

UNIVERSIDADE ABERTA



**PESCA COMERCIAL NAS ÁGUAS INTERIORES NÃO
MARÍTIMAS DO ESTUÁRIO DO RIO TEJO.**

Contributos para o seu melhor conhecimento, melhoria
da sustentabilidade socioeconómica e proteção do
ambiente estuarino.

LIVRO III
Evolução Histórica

PARTE 2
Estado Novo.

MARCO PAIS NEVES DOS SANTOS
Doutoramento em Sustentabilidade Social e Desenvolvimento

Sintra, junho de 2022

(página intencionalmente deixada em branco)

UNIVERSIDADE ABERTA



PESCA COMERCIAL NAS ÁGUAS INTERIORES NÃO MARÍTIMAS DO ESTUÁRIO DO RIO TEJO.

Contributos para o seu melhor conhecimento, melhoria
da sustentabilidade socioeconómica e proteção do
ambiente estuarino.

LIVRO III Evolução Histórica

PARTE 2 Estado Novo.

MARCO PAIS NEVES DOS SANTOS

Doutoramento em Sustentabilidade Social e Desenvolvimento

Tese orientada pela

Professora Doutora Sónia Isabel Fernandes Borges Seixas

Área Fos: Ciências da Terra e Ciências do Ambiente

Lisboa, junho de 2022

Livro terceiro de suporte à tese de doutoramento como “Evolução Histórica”.

Parte 1 - Dos primórdios à Primeira República;

Parte 2 - Estado Novo;

Parte 3 - Estado Democrático;

Parte 4 - Síntese, bibliografia e apêndices.

Direitos de autor e condições de utilização do trabalho por terceiros

Este trabalho pode ser utilizado por terceiros desde que respeitadas as regras e as boas práticas internacionalmente aceites no que concerne aos direitos de autor, com algumas limitações.

As fotografias e imagens, quer antigas, quer recentes, ilustrando infraestruturas, artes, espécies e embarcações, a convivência quotidiana e a operação dos marítimos e por eles autorizadas e/ou cedidas por familiares exclusivamente para utilização neste trabalho, não podem ser divulgadas, publicadas, utilizadas, modificadas ou exploradas, com fins comerciais ou não, sem a autorização escrita, em suporte duradouro, dos próprios nominalmente identificados nas legendas das fotografias e imagens, ou em nota de rodapé dos subcapítulos correspondentes, porque lhes pertencem os direitos de imagem e de publicidade, e, nalguns casos, também os direitos de autor. Da autorização deve constar, obrigatoriamente, a forma autorizada de divulgação, publicação e utilização, bem como as respetivas condições, nomeadamente tempo e lugar. No caso das fotografias ou imagens sem identificação, o pedido deve ser dirigido ao autor, que procederá à remessa aos titulares dos respetivos direitos.

A documentação relativa à administração marítima proveniente de arquivos pessoais, como documentos profissionais, matrículas de tripulação, frota (incluindo os motores), declarações, certificados, desembarques, e outros, não pode ser, sob qualquer circunstância, divulgada, publicada, utilizada, modificada ou explorada.

Financiamento

A investigação foi apoiada pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia através de uma bolsa individual de doutoramento n.º SFRH/BD/115779/2016.

O financiamento da bolsa teve proveniência no orçamento nacional e no orçamento comunitário através do Fundo Social Europeu (FSE).

Domínio científico principal - Ciências Agrárias (CA); Área científica principal - Agricultura, Silvicultura e Pescas; Subárea científica - Pescas; Paineis de avaliação - Agricultura, Silvicultura e Pescas e outras Ciências Agrárias.

A investigação decorreu no MARE - Centro de Ciências do Mar e do Ambiente, polo da Universidade de Coimbra, no quadro do grupo de investigação Estuários e Zonas Costeiras, enquanto instituição de acolhimento.

Duração: 4 anos.

Índice Geral

Índice geral	5
Índice de figuras	6
Índice de tabelas	8
Índice de quadros	9
Índice de gráficos	9
III.1.15. ESTADO NOVO (1933-1974). ENQUADRAMENTO ORGANIZATIVO, QUADRO REGULATÓRIO DAS PESCAS E EVENTOS FRATURANTES.	15
III.1.15.1. Década de 1930 - Estrutura corporativa das pescas. Propaganda política. Implementação das bases de instrução dos pescadores. Início da assistência social aos pescadores. Alteração à regulamentação da pesca em águas interiores.	15
III.1.15.1.1. Década de 1930 - Documentação de valor informativo e histórico.	37
III.1.15.2. Década de 1940 - Concreção das bases técnicas, económicas e sociais tidas como necessárias ao progresso das pescas e ao bem-estar dos pescadores. Revisão da legislação existente sobre pesca artesanal. Início do plano de renovação das frotas, fator essencial de produção.	39
III.1.15.2.1. Década de 1940 - Documentação de valor informativo e histórico.	69
III.1.15.3. Década de 1950 - Planos de fomento. Transformação técnica, substituição e modernização de embarcações de pesca. Melhoria das infraestruturas portuárias. A indumentária dos pescadores deixou de ser característica, ainda que fossem inconfundíveis. Inauguração do Centro de Assistência Social na Trafaria. Proibição da pesca do arrasto fora da barra com os pirolitos do Seixal, que substituíram os botes de muleta ou botes de tartaranha. Ocupação de mão-de-obra marítima nas unidades industriais de seca e salga de bacalhau em terrenos ribeirinhos.	73
III.1.15.3.1. Década de 1950 - Documentação de valor informativo e histórico.	109
III.1.15.4. Década de 1960 - Maior quantidade de pesca desembarcada da nossa história. Primeira edição da Agenda da Pesca. Fim da venda de peixe nos históricos locais de Santos e da Ribeira, processo centralizado na lota do pescado de Pedrouços, na doca de pesca de Pedrouços. Reforma do registo de inscrição marítima e das matrículas do pessoal da marinha de pesca. Dedicção predominante no Tejo à pesca do tapa-esteiros e da corvina, e à apanha de plantas marinhas. Construção do bairro piscatório da Póvoa de Santa Iria constituído por 32 novas casas pré-fabricadas dispostas em três linhas. III Plano de Fomento, com foco na motorização e reparação de embarcações e a renovação de apetrechos de pesca.	117
III.1.15.4.1. Década de 1960 - Documentação de valor informativo e histórico.	131
III.1.15.5. Década de 1970 - Fomento piscícola nas águas interiores; Combate à poluição das águas dos rios; Normas para a construção e modificação das embarcações da pesca artesanal; Débil situação económico-financeira do setor pesqueiro; Desequilíbrio no comércio externo, com reflexos na pequena pesca; III Plano de Fomento; Fim da isenção da contribuição industrial para a pesca artesanal.	145
III.1.15.5.1. Década de 1970 - Documentação de valor informativo e histórico.	151
III.1.15.6. Capitania do Porto de Lisboa: pescadores, embarcações, artes de pesca, capturas e vendas de espécies de águas marítimas e de águas salobras.	155
III.1.15.6.1. Notas sobre as estatísticas da pesca	155
III.1.15.6.2. Embarcações e pescadores.....	157
III.1.15.6.3. Pescarias de águas marítimas - artes, espécies e produto da pesca.	163
III.1.15.6.4. Pescarias de águas salobras - aparelhos de pesca, espécies capturadas e valores de comercialização.	195
III.1.15.6.5. Embarcações de pesca construídas e naufragadas, e perdas humanas e materiais.....	199
III.1.15.7. Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira: pescadores, embarcações, artes de pesca, capturas e vendas de espécies de águas marítimas e de águas salobras.	209

III.1.15.7.1. Delegação Marítima da Trafaria: embarcações e pescadores.	209
III.1.15.7.2. Delegação Marítima do Barreiro: embarcações e pescadores.	215
III.1.15.7.3. Delegação Marítima de Vila Franca de Xira: embarcações e pescadores.	231
III.1.15.7.4. Pescarias de águas marítimas - artes, espécies e produto da pesca - nas Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira.	237
III.1.15.7.5. Pescarias de águas salobras - aparelhos de pesca, espécies capturadas e valores de comercialização - nas Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira.	273
III.1.15.7.6. Embarcações de pesca construídas e naufragadas, e perdas humanas e materiais, nas Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira.	285
III.1.15.8. Setor ostreícola da margem sul do Tejo	291
III.1.15.9. Indústria de extração de sal marinho	303

Índice de figuras

FIGURA 1 | Esquema geral das relações entre os organismos de carácter sindical e patronal nas pescas durante o Estado Novo.	19
FIGURA 2 | Casa dos Pescadores da Costa da Caparica.	23
FIGURA 3 | Escola de Pesca de Pedrouços (Belém, Lisboa, Portugal), em outubro de 1965.	31
FIGURA 4 | Três embarcações de pesca tipo saveiros, casco em madeira, fundo chato e duas proas elevadas, de propulsão a remos e vara, com registo na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira (uma das embarcações tem o conjunto de identificação VX-336-L, outra parece ser VX-401-L, e da terceira não se percebe). As embarcações parecem dedicar-se à pesca com armadilhas, provavelmente ao camarão. Encalhados nas margens de uma lota em Lisboa, para almoço, em 20 de outubro de 1938. .	36
FIGURA 5 | Destruição provocada pelo ciclone de 15/02/1941, na zona ribeirinha do Afonsoeiro, no Montijo.	40
FIGURA 6 | Devastação do ciclone de 15 de fevereiro de 1941. Vista para o cais das faluas, em foco uma embarcação miúda (canoa de paus e redes afeta à arte do tapa-esteiros) arrastada pelo temporal para junto da entrada do edifício da Câmara Municipal do Montijo.	41
FIGURA 7 | Embarcação tipo meia-lua denominada “Cabo Espichel” destruída pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941, na Caparica, que também deixou a zona de praias irreconhecível.	41
FIGURA 8 | Lancha Joana D’Arc, de que Joaquim Marques era proprietário, armador, e desempenhava a bordo as funções de arrais, estando na fotografia à popa (veste camisola verde). Esta embarcação substituiu a lancha “Caparicana”, destruída pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941. Costa da Caparica, c. 1960..	42
FIGURA 9 | Ciclone de 15 de fevereiro de 1941. Cenário de destruição das embarcações amarradas ao Cais das Faluas no Montijo, estando à esquerda um fragateiro a avaliar os estragos e como recuperar as embarcações dos destroços.	42
FIGURA 10 | Destruição provocada pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941, no Montijo. Algumas casas de pescadores foram inundadas e os seus pertences danificados. Na casa do arrais António Nunes, na Travessa do Escrivão, o nível da água subiu 1,20 m da soleira da porta de entrada.	43
FIGURA 11 | Destruição provocada pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941, no Montijo. Amontoado de embarcações destruídas, onde se misturam as que estavam ao serviço do tráfego local e da pesca...43	
FIGURA 12 | Bilhete Postal. Em cima no Mercado de Peixe da rua 24 de Julho em Lisboa no início do século XX, e ao lado um casal de ovinos de Lisboa em dezembro de 1932.	51
FIGURA 13 | Seca de bacalhau a bordo do Gil Eanes, em julho de 1950 (capturado pela guarnição). 54	
FIGURA 14 | Companhia Portuguesa de Pesca, Olho de Boi (Almada), década de 1940.	68

FIGURA 15 | Pescadores de Paço de Arcos, finais dos anos 40 do séc. XX.	68
FIGURA 16 | Bota-abixo de uma embarcação denominada “Berlenga”, a motor, para pesca costeira, construída com casco em madeira pelo mestre Eurico, conhecido por Ti Eurico Bravo da Mata, que era oriundo de Peniche, na década de 1950. Pelo nome da embarcação sugere ter como destino a pesca em Peniche.	82
FIGURA 17 | Cartazes das Festas Populares de São Pedro no Montijo, de 25 a 30 de junho, anos de 1952 e de 1953.	82
FIGURA 18 | Transporte de bacalhau, que se acredita ser nas secas da margem sul, em Alcochete. 86	
FIGURA 19 | Entrada da Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau (SNAB), e seca do bacalhau, em Alcochete.	86
FIGURA 20 | Bacalhau lavado a secar na seca velha de Alberto Silva (Alcochete).	86
FIGURA 21 | Vista aérea do Porto de Lisboa, entre Dafundo e a Doca de Bom Sucesso, antes da construção da Doca de Pedrouços, em 1949.	89
FIGURA 22 | Projeto das instalações frigoríficas (planta) do Porto de Pesca de Pedrouços, de agosto de 1956.	89
FIGURA 23 | Capas dos dois primeiros números do Jornal do Pescador.	93
FIGURA 24 | Preparativos para desembarque de peixe na lota de Santos, da embarcação “Ilha do Faial”, em maio de 1951. Os cestos e o gelo são colocados em monte junto à entrada do porão, de onde depois saem içados pelo guincho de terra.	96
FIGURA 25 | Desembarque de peixe na lota de Santos, da embarcação “Ilha do Faial”, em maio de 1951. Os cestos cheios de peixe e gelo estão a ser içados pelo guincho de terra.	96
FIGURA 26 | Aspeto do interior da lota de Santos, onde é possível ver a galeria onde as varinas e os exportadores disputam a compra do pescado.	96
FIGURA 27 | (i) Aspeto de descarga de peixe na Ribeira Nova, um local sempre cheio de embarcações e gente, em meados do século XX; (ii) Descarga manual do porão de um barco de pesca do alto na Ribeira Nova; (iii) Embarcação de pesca “Timbre Seixalense” a navegar frente à Ribeira Nova, onde o peixe era descarregado, em 10/07/1945.	97
FIGURA 28 | Descarga, separação e lavagem de pescado no Cais da Ribeira, para entrega porta a porta, na década de 1950.	98
FIGURA 29 | Projeto da Doca de Pedrouços (1958).	103
FIGURA 30 | Edifício da Docapesca em Pedrouços (1970).	123
FIGURA 31 | Separação do peixe, lavagem e comercialização no Cais da Ribeira (c. 1960).	123
FIGURA 32 | Embarcações de pesca no Cais da Ribeira (Lisboa) carregando o arrasto de vara (c. 1960).	126
FIGURA 33 | Arte do tapa-esteiros (também designada por cerco, estacada ou armação). A companhia aldeana está à espera do fim da vazante para percorrer em grupo o perímetro do lance junto às redes erguidas e estancadas nas varas para recolher manualmente o peixe contido ao longo do “arraças”. Rio Tejo, Montijo, 1961.	127
FIGURA 34 | Cerimónia da entrega de 32 casas pré-fabricadas aos pescadores avieiros da Póvoa de Santa Iria, em 1.06.1967.	129
FIGURA 35 | Descarga de peixe na doca de pesca de Pedrouços.	146
FIGURA 36 | Embarcação da Sociedade Portuguesa da Pesca do Arrasto acabar de descarregar o pescado na Doca de Pesca de Pedrouços.	146
FIGURA 37 | Carroça de transporte e venda de rua de peixe (Amora).	146
FIGURA 38 | Caricatura sobre a poluição devido à desregrada concentração industrial nas margens do rio Tejo.	149
FIGURA 39 | Praia Velha de Paço de Arcos, na década de 1960.	198
FIGURA 40 | Embarcações de pesca encalhadas na Praia Velha de Paço de Arcos, na década de 1960.	198

FIGURA 41 | Vista aérea de Paço de Arcos e Caxias, onde é possível ver as embarcações de pesca espalhadas por toda a orla ribeirinha.	208
FIGURA 42 | Canoa “Inveja”, registo n.º B-61-L, que tinha como proprietário e arrais Manuel Nunes. Da direita para a esquerda, o arrais Manuel Nunes (Manel Marujo), António Luís Gaspar, Augusto Boia, Joaquim (da) Sequeira e o cão mascote de nome “Queres-Saber”. A companha está a colocar o almoço ao lume, o arrais segura um “galhudo” (pequeno cação escalado conservado na salga), e aos seus pés sobre o bailéu está a lenha usada no fogão (c. 1950).	230
FIGURA 43 | Ao fundo, a canoa “Vaquinha”, registo n.º B-4-L, com 2,964 de tonelagem bruta, propriedade de Francisco da Silva Coelho, fundeada no pesqueiro com o batel de paus e redes à sua popa, em preparação para armar o lance. Esta embarcação integrava como enviada (levava o peixe à lota da Ribeira Nova) a companha de Manuel Nunes, conhecido por “Manel Marujo”, proprietário e arrais do bote tapa-esteiros “Inveja”, registo n.º B-61-L, de onde foi fotografada (c. 1955).	230
FIGURA 44 | Imigrantes setentrionais em Vila Franca de Xira: (i) Varinos a consertar redes no cais de Vila Franca de Xira; (ii) Barcos varinos na margem do rio junto ao largo 5 de Outubro e Rua 1.º de Dezembro, em 1930; e (iii) Folclore típico trazido pelos imigrantes setentrionais para a borda d’água (c. 1950).	236
FIGURA 45 | Sardinha adulta capturada na foz do rio Tejo, em frente a Cacilhas, em 27/04/2018.	247
FIGURA 46 | Doca de pesca de Pedrouços, inaugurada em 29 de junho de 1966, e instalações da sua concessionária, a “Docapesca - Sociedade Concessionária da Doca de Pesca, S.A.R.L.”, inicialmente presidida pelo Comodoro Duarte Silva.	272
FIGURA 47 | Viatura do Serviço de Abastecimento de Peixe ao País (SAPP), a proceder à venda do pescado. Anúncio de 13 de maio de 1967. O SAPP tinha instalações na Docapesca em Pedrouços, e funcionava na dependência do Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto.	272
FIGURA 48 | Barco tipo saveiro tendo a bordo a arte do arrasto de vara, conhecido por “arrastão”, na Póvoa de Santa Iria.	290
FIGURA 49 | Motoras e saveiros atracados ao cais palafítico da Póvoa de Santa Iria.	290
FIGURA 50 | Companha duma embarcação do tipo Varino de Água Cima ou Savara e respetivo rancho de mulheres apanhadoras de ostras nos espraçados da bacia de Aldeia Galega / Montijo até à cala da Lançada, a desembarcar ostra viva para consumo humano (exportação) próximo do Estaleiro do Ti Eurico Bravo da Mata (c. 1940).	291
FIGURA 51 | Mapa de localização das ostreiras e do Posto de Depuração das ostras do Tejo.	297
FIGURA 52 | Cascas de ostras usadas como coletores: em cima, uma bolsa de rede de nylon com 80 cm de comprimento; em baixo, um rosário de cascas de ostra com 115 cm.	301
FIGURA 53 | Planta da marinha “Nova da Bomba”.	306
FIGURA 54 | Fragata a transportar sal de Alcochete para um bacalhoeiro fundeado no Porto de Lisboa.	307
FIGURA 55 | Mapa resumo do Salgado do Tejo.	309
FIGURA 56 | Mapa das salinas do Tejo em 1932.	313
FIGURA 57 | Carregamento de sal das fragatas de Alcochete para um vapor no Porto de Lisboa. Descarga mecânica e à cabeça).	314

Índice de tabelas

TABELA 1 | Serviços prestados no posto de Puericultura na Casa dos Pescadores de Lisboa entre abril e junho de 1940.	25
TABELA 2 | Mapa dos alimentos e refeições servidas no posto de Puericultura na Casa dos Pescadores de Lisboa entre abril e dezembro de 1940.	26

TABELA 3 | Serviços prestados no posto de Puericultura da Cordoaria Nacional em Lisboa entre outubro e dezembro de 1942, por categorias profissionais (pescadores, marinheiros e legionários).	26
TABELA 4 | Número de bacalhaus já salgados doados para a ceia de Natal aos pescadores de Lisboa, Seixal, Caparica, Cascais e Ericeira, por anos, entre 1952 e 1963.	91
TABELA 5 | Listagem de embarcações de pesca local que fizeram a matrícula de tripulação na Delegação Marítima do Barreiro para o ano de 1945, identificando o tipo de barco, nome e matrícula, a tonelagem bruta, o nome do proprietário, o nome do arrais (ou encarregado), o número de tripulantes matriculados (incluindo o arrais), a pesca que estava autorizado a prática e, sempre que existia informação, a comunidades piscatória a que pertencia.	221

Índice de quadros

QUADRO 1 | Assistência prestada aos tripulantes e pescadores durante o ano de 1949 nos postos de saúde em Lisboa do Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau.	55
QUADRO 2 | Movimento do Lar do Pescador do Bom Sucesso - refeitório económico, integrado na assistência social aos pescadores, e o custo unitário de cada produto servido.	56
QUADRO 3 | Movimento do Lar do Pescador do Cais do Sodré - refeitório económico, integrado na assistência social a todo o pessoal dos organismos das pescas (e não só a pescadores), e o custo unitário de cada produto servido.	56
QUADRO 4 | Movimento financeiro de vendas de pescado nas secções de vendagem de Paço de Arcos, Trafaria e Vila Franca de Xira, entre 1960 e 1964.	118
QUADRO 5 | Defesos de espécies para as águas interiores e tamanhos mínimos de captura.	145

Índice de gráficos

GRÁFICO 1 | Retribuição diária das várias categorias profissionais existentes nas secas do bacalhau, por zonas, em 1947.	87
GRÁFICO 2 | Evolução dos desembarques totais por pescarias: artesanal (local e costeira), arrasto e cerco, realizadas na nossa zona económica exclusiva, entre 1966 e 1976.	147
GRÁFICO 3 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e mecânica, e respetiva tonelagem, afetas à pesca e ativas no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa, entre 1938 e 1969.	157
GRÁFICO 4 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos em Lisboa e em efetiva atividade entre 1938 e 1969.	159
GRÁFICO 5 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes em Lisboa, entre 1938 e 1969.	160
GRÁFICO 6 | Comparação do número total de pescadores inscritos em Lisboa e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores inscritos em Lisboa e em atividade, entre 1938 e 1969.	162
GRÁFICO 7 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes em Lisboa, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno.	162
GRÁFICO 8 | A - Quantidade total de peixes demersais capturados em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).	163
GRÁFICO 9 | Quantidades de peixes demersais capturados em água marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.	169

GRÁFICO 10 | A - Quantidade total de peixes pelágicos capturados em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).	170
GRÁFICO 11 | A - Valor médio de venda por tonelada de corvina-legítima (por ano, em contos). ..	172
GRÁFICO 12 | A - Valor médio de venda da tonelada de chicharro (por ano, em contos). B - Valor médio de venda da tonelada de carapau (por ano, em contos).	173
GRÁFICO 13 | Quantidades de peixes pelágicos capturados em água marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.....	175
GRÁFICO 14 | A - Valor médio de venda da tonelada de santola (por ano, em contos). B - Valor médio de venda da tonelada de lagosta e lavagante (por ano, em contos). C - Valor médio de venda da tonelada de lagostim (por ano, em contos).	176
GRÁFICO 15 | Quantidades de crustáceos capturados em água marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.	178
GRÁFICO 16 | A - Quantidade total de moluscos capturados em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969. B - Valor médio de venda por tonelada de cada espécie (em contos).	178
GRÁFICO 17 | A - Valor médio de venda da tonelada de lula (por ano, em contos). B - Valor médio de venda da tonelada de choco (por ano, em contos).	181
GRÁFICO 18 | Quantidades de moluscos capturados em água marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.	183
GRÁFICO 19 | Número de cercos registados (e a laborar) em Lisboa, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1953.....	185
GRÁFICO 20 | Número de cercos registados (e a laborar) em Lisboa, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1953.....	185
GRÁFICO 21 | Número de traineiras pequenas registadas (e ativas) em Lisboa, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1953.	186
GRÁFICO 22 | Número de traineiras pequenas ativas em Lisboa, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1953.	187
GRÁFICO 23 | Número de traineiras médias/grandes registadas (e ativas) em Lisboa, e sua tonelagem bruta global, entre 1952 e 1964.	187
GRÁFICO 24 | Número de traineiras médias/grandes registadas (e ativas) em Lisboa, e respetivo valor global do produto (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo por arte (em contos), entre 1952 e 1964.....	188
GRÁFICO 25 | Quantidade total de peixe capturado pelo sistema do arrasto e desembarcado no porto de Lisboa (em toneladas), e respetivo valor de comercialização (em contos), por anos, entre 1938 e 1969.....	189
GRÁFICO 26 | Quantidade total de desembarques no porto de pesca de Lisboa (Pedrouços) do sistema do arrasto (toneladas) (A), e respetivo valor global de venda (em contos) (B), por anos, em função da zona de captura e do tipo de embarcação, entre 1938 e 1969.....	190
GRÁFICO 27 | Quantidade total de peixe (em toneladas) capturado pelo sistema do arrasto na costa de Portugal (zona de pesca IX) e desembarcado no porto de Lisboa, por anos e tipos de barcos, entre 1941 e 1969.....	192
GRÁFICO 28 | Quantidade total de peixe capturado em águas salobras (em toneladas) e desembarcado no porto de Lisboa, e respetivo valor de venda (em contos), por anos, entre 1938 e 1969.	196
GRÁFICO 29 | Número de embarcações de pesca construídas, e respetiva tonelagem, na Capitania do Porto de Lisboa, entre 1938 e 1969.	199
GRÁFICO 30 | A - Número de embarcações registadas (ou com registo alterado) na Capitania do Porto de Lisboa para a pesca artesanal local, e respetiva tonelagem bruta, por anos, desde a publicação do Decreto-lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, e até 31 de dezembro de 1974. B - Proveniência dessas	

embarcações, distinguindo e comparando entre o número de embarcações “entradas de outras atividades” e o número de embarcações construídas de novo “novas construções”, por anos, para o mesmo período, e com a indicação do total geral. 201

GRÁFICO 31 | A - Número de “novas construções”, tonelagem bruta e valor patrimonial. B - Número de embarcações “entradas de outras atividades”, tonelagem bruta e valor patrimonial. C - Total geral de embarcações, tonelagem bruta e valor patrimonial. Embarcações registadas na Capitania do Porto de Lisboa para a pesca artesanal local, por anos, desde a publicação do Decreto-lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, e até 31 de dezembro de 1974. 202

GRÁFICO 32 | Capitania do Porto de Lisboa entre 1938 e 1969. A - Número de embarcações de pesca que naufragaram, e respetiva tonelagem, evidenciando as que foram recuperadas e as que se perderam. B - Número de tripulantes que naufragaram, evidenciando os resgatados com vida e sem vida. 204

GRÁFICO 33 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e mecânica, e respetiva tonelagem, afetas à pesca e em operação no espaço de jurisdição da Delegação Marítima da Trafaria, entre 1938 e 1969. 210

GRÁFICO 34 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos na Delegação Marítima da Trafaria e em efetiva atividade entre 1938 e 1969. 211

GRÁFICO 35 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes na Trafaria, entre 1938 e 1969. 212

GRÁFICO 36 | Comparação do número total de pescadores matriculados na Trafaria e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores matriculados na Trafaria e em atividade, entre 1938 e 1969. 213

GRÁFICO 37 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes na Trafaria, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno. 214

GRÁFICO 38 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e mecânica, e respetiva tonelagem, afetas à pesca e ativas no espaço de jurisdição da Delegação Marítima do Barreiro, entre 1938 e 1969. 215

GRÁFICO 39 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos na Delegação Marítima do Barreiro e em efetiva atividade entre 1938 e 1969. 217

GRÁFICO 40 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes no Barreiro, entre 1938 e 1969. 218

GRÁFICO 41 | Comparação do número total de pescadores matriculados no Barreiro e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores matriculados no Barreiro e em atividade, entre 1938 e 1969. 218

GRÁFICO 42 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes na Delegação Marítima do Barreiro, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno. 222

GRÁFICO 43 | Número de embarcações de pesca local e número de arrais/encarregados, por zonas de residência dos proprietários das embarcações, em 1946 e 1969, na Delegação Marítima do Barreiro. 229

GRÁFICO 44 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e respetiva tonelagem, afetas à pesca e ativas no espaço de jurisdição da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, entre 1938 e 1969. 231

GRÁFICO 45 | Número de embarcações de propulsão a motor e respetiva tonelagem, afetas à pesca e ativas no espaço de jurisdição da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, entre 1966 e 1969 ... 232

GRÁFICO 46 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira e em efetiva atividade entre 1938 e 1969. 233

GRÁFICO 47 | Número de pescadores de Vila Franca de Xira matriculados nas artes de pesca mais importantes, entre 1945 e 1969. 233

GRÁFICO 48 | Comparação do número total de pescadores matriculados em Vila Franca de Xira e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores matriculados em Vila Franca de Xira e em atividade, entre 1938 e 1969. 234

GRÁFICO 49 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes de Vila Franca de Xira, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno.	235
GRÁFICO 50 | A - Quantidade total de peixes demersais desembarcados nas delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).	237
GRÁFICO 51 | Quantidades de peixes demersais capturados em água marítimas e desembarcados nas Delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.	244
GRÁFICO 52 | A - Quantidade total de peixes pelágicos desembarcados nas delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).	245
GRÁFICO 53 | Totais desembarcados de corvina (toneladas), e respetivo valor de venda (contos), por delegações marítimas e por anos, entre 1953 e 1969.	246
GRÁFICO 54 | Totais desembarcados de sardinha (toneladas), e respetivo valor de venda (contos), por delegações marítimas e por anos, entre 1953 e 1969.	248
GRÁFICO 55 | Totais desembarcados de carapau (toneladas), e respetivo valor de venda (contos), por delegações marítimas e por anos, entre 1953 e 1969.	249
GRÁFICO 56 | Quantidades de peixes pelágicos capturados em água marítimas e desembarcados nas delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.	250
GRÁFICO 57 | Valor médio de venda por cada tonelada (em contos) desembarcada no porto de Lisboa e nas delegações de Lisboa no Tejo, por cada uma das espécies de peixes demersais e pelágicos, entre 1938 e 1969.	251
GRÁFICO 58 | Quantidades de crustáceos (santolas e camarões) capturados em água marítimas e desembarcados nas Delegações Marítimas do Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.	253
GRÁFICO 59 | A - Quantidade total de moluscos desembarcados nas Delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).	254
GRÁFICO 60 | Quantidades total de moluscos desembarcados nas Delegações de Lisboa no Tejo, por espécies e por anos, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.	257
GRÁFICO 61 | Valor médio de venda por cada tonelada (em contos) desembarcada no porto de Lisboa e nas delegações de Lisboa no Tejo, por cada uma das espécies de moluscos bivalves e cefalópodes, entre 1938 e 1969.	258
GRÁFICO 62 | Número de cercos registados (e a laborar) na Trafaria, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1951.	259
GRÁFICO 63 | Número de cercos registados (e a laborar) na Trafaria, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1951.	259
GRÁFICO 64 | Número de traineiras pequenas registadas (e ativas) na Trafaria, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1969.	260
GRÁFICO 65 | Número de traineiras pequenas ativas na Trafaria, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1969.	261
GRÁFICO 66 | Número de traineiras grandes registadas (e ativas) na Trafaria, e sua tonelagem bruta global, entre 1945 e 1960.	262
GRÁFICO 67 | Número de traineiras grandes registadas (e ativas) na Trafaria, e respetivo valor global do produto (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo por arte (em contos), entre 1945 e 1960.	262
GRÁFICO 68 | Número de xávegas pequenas e grandes registadas (e ativas) na Trafaria, e respetivo valor global do produto (em contos), entre 1938 e 1969.	264

GRÁFICO 69 | Número de embarcações e de dias de pesca nas xávegas pequenas e grandes na Trafaria, bem como as quantidades capturadas (toneladas) e respetivo valor de comercialização (contos), entre 1964 e 1969.	266
GRÁFICO 70 | Produto da pesca de xávegas pequenas e grandes na Trafaria (em contos), por meses e anos, entre 1938 e 1969.	267
GRÁFICO 71 | Número de sacadas registadas e ativas na Trafaria, e respetivo valor global do produto (em contos), por anos entre 1951 e 1969.	269
GRÁFICO 72 | Número de embarcações a motor e de dias de pesca nas sacadas na Trafaria, bem como as quantidades capturadas (toneladas) e respetivo valor de comercialização (contos), entre 1964 e 1969.	270
GRÁFICO 73 | Produto total da pesca por aparelhos de anzol na Trafaria (em contos), por meses e anos, entre 1940 e 1945 e entre 1952 e 1957.	271
GRÁFICO 74 | Quantidade total de peixe capturado em águas salobras (em toneladas) e desembarcado nas Delegações de Lisboa no Tejo, e respetivo valor de venda (em contos), por anos, entre 1938 e 1969.	276
GRÁFICO 75 | Embarcações de propulsão a vela e remos e de propulsão motorizada empregues nos aparelhos diversos no Barreiro, por meses e anos, entre 1964/69.	281
GRÁFICO 76 | Número de dias de pesca nos aparelhos diversos em Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, por meses e anos, entre 1964/69.	282
GRÁFICO 77 | Quantidades capturadas com os aparelhos diversos em Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, e respetivo valor de venda (em contos), por meses e anos, entre 1964/69.	283
GRÁFICO 78 | Produto total da pesca (em contos) dos aparelhos diversos nas Delegações Marítimas de Lisboa (Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira), por meses e anos, entre 1940 e 1969.	284
GRÁFICO 79 | Número de embarcações de pesca construídas, e respetiva tonelagem, nas Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, entre 1938 e 1969.	285
GRÁFICO 80 | Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira e Trafaria entre 1938 e 1969. A e C - Número de embarcações de pesca que naufragaram, e respetiva tonelagem, evidenciando as que foram recuperadas e as que se perderam. B e D - Número de tripulantes que naufragaram, evidenciando os resgatados com vida e sem vida.	286
GRÁFICO 81 | Número de concessões e respetiva área concedida (hectares), quantidades extraídas (milheiros) e respetivos valores de venda (contos), em 1938, 1948, 1958 e 1968, nas áreas de produção de Aveiro, Barreiro, Setúbal e Algarve.	293
GRÁFICO 82 | A) Ostras extraídas no Tejo para exportação e para consumo e respetivo preço de venda, por anos, entre 1938 e 1969; B) Destaque das ostras extraídas para consumo interno e preço de venda, por anos, entre 1954 e 1960.	296
GRÁFICO 83 | Número de concessões e respetiva área concedida (hectares), quantidades extraídas (milheiros) e respetivos valores de venda (contos), ao sul no Tejo, por anos, entre 1938 e 1969. ...	299
GRÁFICO 84 | Número de concessões ostreícolas e respetiva área concedida (hectares), por anos, entre 1970 e 1975.	300
GRÁFICO 85 | Quantitativo máximo de moluscos bivalves apanháveis por cada pessoa para consumo próprio, em terrenos do domínio público marítimo, no estuário do Tejo, no ano de 1979.	302
GRÁFICO 86 | Constituição do salgado do Tejo em 1932.	305
GRÁFICO 87 | Número de marinhas e produção de sal (ton) por regiões no salgado de Alcochete em 1954.	311
GRÁFICO 88 | Número de marinhas e produção de sal (ton) nos salgados de Vila Franca de Xira, Loures, Montijo, Moita e Barreiro em 1957.	311
GRÁFICO 89 | Número de salinas e produção de sal (ton) no salgado do Tejo entre 1952 e 1976.	312

Estado Novo

III.1.15. Estado Novo (1933-1974). Enquadramento organizativo, quadro regulatório das pescas e eventos fraturantes.

III.1.15.1. Década de 1930 - Estrutura corporativa das pescas. Propaganda política. Implementação das bases de instrução dos pescadores. Início da assistência social aos pescadores. Alteração à regulamentação da pesca em águas interiores.

Estado Novo, ou simplesmente Salazarismo, foi o nome dado ao regime político corporativo que vigorou em Portugal depois da aprovação da Constituição de 1933 e até à Revolução de 25 de Abril de 1974 que pôs fim a este regime autoritário, nacionalista e colonial, e que implementou um novo modelo de gestão pesqueira.

Neste subcapítulo analisamos a evolução das pescarias no estuário do Tejo durante este período quanto ao número de embarcações, de pescadores, de artes, de novas construções, de naufrágios, de espécies capturadas e de valor de comercialização, em continuidade da análise produzida no subcapítulo anterior, cujos dados na maior parte das vezes foram apresentados até ao ano de 1937, uma vez que entre 1938/40 se operou uma alteração profunda nas estatísticas da pesca, em parte resultante da inclusão de vários serviços de pescarias na organização corporativa.¹ Vamos finalizar no ano de 1969, uma vez que a *estatística das pescas marítimas* do ano de 1970 e seguintes passou a ser publicada exclusivamente pelo Instituto Nacional de Estatística, de forma muito diferente daquela que vinha a ser publicada pelo Ministério da Marinha / Instituto Hidrográfico - muito mais reduzida e com menos detalhe. Isto porque os serviços foram reorganizados sem acautelar a transição estável e competente das funções (até então cumpridas pela Direção das Pescas e do Domínio Marítimo), e porque existiu uma opção deliberada para a partir deste momento privilegiar o conhecimento da grande pesca e da pesca nos grandes portos em detrimento da pequena pesca e da pesca nos pequenos portos, para “aligeirar” os custos de elaboração de dados e de impressão.²

Ainda antes disso, vamos abordar em síntese os contornos político-institucionais e os acontecimentos mais determinantes deste período, uma vez que alteraram muito a gestão pesqueira portuguesa e são fraturantes para perceber a evolução da atividade do rio Tejo.

Importa desde logo salientar que a pequena pesca, em especial a pesca local, foi a menos fomentada durante o Estado Novo, talvez pela menor capacidade produtiva e porque era de difícil integração na organização corporativa, e talvez por esses motivos quando este regime findou também esta pesca foi praticamente esquecida e está praticamente ausente dos estudos histórico geográficos

¹ Isso é assumido, ainda que de forma modesta, na introdução do volume referente ao ano de 1938, como se cita: “A *Estatística das Pescas Marítimas* referente ao ano de 1938 foi elaborada de uma forma um pouco diversa da seguida nos anos anteriores” (Ministério da Marinha, 1940a, p. 5). Como principal alteração nota-se que o produto da pesca passou a ser publicado por artes de pesca principais (de águas marítimas), deixando de fora as utilizadas no Tejo (de águas salobras), e os dados das capturas foram agrupados, não permitindo a análise individual das várias delegações marítimas de Lisboa no Tejo (Ministério da Marinha, 1940a, p. 5).

² Os dados estatísticos deixaram de ser publicados desagregados por delegações marítimas (Barreiro, Trafaria e Vila Franca de Xira) e pela Capitania do Porto de Lisboa, e passaram a ser publicados por zonas, regiões e capitânias. Existiu um corte radical com o que vinha a ser feito, o que foi negativo. Em consequência, os dados referentes ao estuário do Tejo passaram a ser agrupados aos dados da Capitania do Porto de Lisboa, e, outras vezes, aos dados da região Centro, como aconteceu no caso das ostras, impedindo a partir de 1970 de se saber a evolução do n.º de concessões, área concedida, quantidades extraídas e preço de venda. A nota introdutória das duas primeiras publicações da *Estatísticas da Pesca: Continente e Ilhas Adjacentes* pelo Instituto Nacional de Estatística, a primeira referente ao ano de 1969, publicada em 1970 ainda em conjunto com Ministério da Marinha / Instituto Hidrográfico, e a segunda referente ao ano de 1970, publicada em 1971 já em regime de exclusividade, dão conta de todas estas fragilidades, bem como das dificuldades na elaboração das primeiras estatísticas e do propósito da poupança subjacente a todo o processo, como se cita:

“Embora longe ainda de apresentarem o desenvolvimento desejável (...), os dados relativos à pesca constituem já um conjunto de informações de interesse suficiente para justificar a decisão tomada [uma publicação do INE dedicada exclusivamente às estatísticas da pesca]. Em relação à matéria publicada no ano anterior (...), registam-se algumas alterações ditadas, de um modo geral, pela necessidade de aligeirar os encargos resultantes quer da elaboração dos dados, quer da sua impressão (...). Também no respeitante a matérias que, embora directamente relacionadas com a pesca, não fazem parte deste ramo de actividade (...), as informações habituais foram eliminadas ou reduzidas aos aspectos fundamentais (...)” (nota introdutória da primeira edição - INE, 1970, p. III-IV). “Extinto o imposto de pescado a partir de 1 de Junho de 1970 (Decreto-Lei n.º 237/70 de 25-5-70), as autoridades fiscais cessaram naquela data a recolha dos dados em que se baseava a estatística da pesca descarregada - quantidades e valores do pescado que passava pelas lotas. Por outro lado, a Direcção das Pescas e do Domínio Marítimo, entidade que tinha a seu cargo o apuramento da maior parte das estatísticas da pesca, interrompeu esta tarefa naquela mesma data. Não admira, que a elaboração das estatísticas da pesca de 1970 tenha oferecido dificuldades especiais, já que foi necessário recorrer aos elementos de que dispunham os diversos organismos ligados à pesca e trabalhá-los de forma a garantir-se uma sequência lógica relativamente aos dados estatísticos que anteriormente eram objecto de publicação” (nota introdutória da segunda edição - INE, 1971, p. III).

posteriores, sendo a exceção, e disso merecerem destaque, os inúmeros estudos produzidos pelos organismos que no Portugal Democrático precederam ao Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), sendo certo que nenhum focou a pequena pesca do rio Tejo. Esse trabalho ainda está por fazer, esperamos que este nosso trabalho possa ser uma boa contribuição. O maior volume de trabalhos sobre o rio Tejo deste período terá mesmo sido realizado por investigadores da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, ou a esta associados, ainda que maioritariamente focados em aspetos químicos, ambientais e biológicos (espécies e seu habitat), decorando o passado e as práticas culturais e a análise sistémica da pesca em termos de artes, embarcações e pescadores.

Sobre os contornos político-institucionais e sobre os acontecimentos mais determinantes deste período, importa referir o *Crash da Bolsa* de Nova Iorque, de outubro de 1929, momento em que toda a fileira do setor pesqueiro português entrou em declínio, sobretudo o setor conserveiro, que produzia em grandes quantidades para exportação. Só entre 1925 e 1933 encerraram em Portugal 133 fábricas de conservas, e o volume de exportação decresceu mais de 70% em 1934, por comparação com o verificado no ano de 1929. A situação era tão grave que Salazar, então Ministro das Finanças, deslocou-se em visita a algumas unidades industriais e produziu um relatório sobre o setor acompanhado de algumas medidas corretivas (Rodrigues, 1996, p. 196-197). Pouco tempo depois iniciar-se-ia a hegemonia conserveira na região norte, aproveitando de alguma escassez de pescado mais a sul (Fernandes, 2013, p. 54). Ainda hoje estão embebidas na malha urbana, na cultura e na história da cidade de Lisboa, as marcas da magnificência conserveira, sendo uma referência a “Conserveira de Lisboa” que ainda preserva três marcas próprias de conservas: Tricana, Prata do Mar e Minor.

Pelo Decreto n.º 18:687 de 29 de julho de 1930, foi proibido o uso de determinadas artes de pesca, consideradas nocivas, nas águas interiores. Este foi um grande melhoramento na legislação nacional de conservação das espécies. Internacionalmente, com o intuito de estancar a rápida delapidação das populações pesqueiras nas praias de pesca do mar do Norte e em outras áreas adjacentes às Ilhas Britânicas, que eram as mais prolíferas do mundo, os ingleses promulgaram uma lei para que a malhagem mínima das redes de arrastar pelo fundo fosse pelo menos de 4 cm de lado (centro a centro de nós contíguos). Em julho de 1934, o Conselho Internacional para o Estudo do Mar (CIEM) sugere aos governos participantes a adoção desse princípio para evitar a pesca biologicamente excessiva, e Portugal adere e integra essa regra no art.º 16.º do Decreto n.º 24:614 de 25 de outubro de 1934, que aprova o Regulamento da Pesca do Arrasto. Apenas a Capitania de Lisboa tinha registadas embarcações com autorização para fazer esta pesca, um número muito restrito, porque tinham de ser motorizadas e tinham de ter um mínimo de 50 TAB, quando trabalhavam em parelha, ou um mínimo de 70 TAB, quando trabalhavam isoladamente, e só podiam exercer a pesca por fora da linha das seis milhas de distância à costa continental portuguesa, e nunca a menos de 60 m de profundidade. Todavia, empregavam algumas dezenas de pescadores da zona do Tejo, era uma oportunidade de trabalho que todos desejavam.

Pela mesma altura foram publicadas as normas de classificação das embarcações nacionais em função dos serviços a que se destinavam e do local onde exerciam a atividade, pelo Decreto-Lei n.º 24:235 de 27 de julho de 1934. Instituiu o artigo 8.º deste Diploma, em clara alusão às embarcações da pesca industrial, que as embarcações de pesca eram as que se destinavam à apanha de espécies ictiológicas e de plantas marinhas, incluindo as embarcações auxiliares destinadas à condução das espécies capturadas pelas embarcações principais. Por sua vez o artigo 10.º do mesmo Diploma determinava que as embarcações de tráfego local ou de pesca local eram aquelas que se empregavam dentro dos portos e respetivos rios, rias, lagos, lagoas e esteiros, ou em geral dentro da área da jurisdição da respetiva capitania ou delegação. Aqui se enquadravam as embarcações em operação no estuário do rio Tejo. O Artigo 11.º deste Diploma determinava ainda que as embarcações de navegação costeira, ou de pesca costeira, eram aquelas que de um modo geral navegavam à vista das costas dentro de determinados limites.³ Era na Trafaria e em Lisboa onde estavam registadas as embarcações costeiras, sendo que em Lisboa predominavam as embarcações da pesca longínqua e da pesca do alto, para efeitos da matrícula das embarcações, a classificação zona da pesca. O sistema de registo e identificação das embarcações de pesca, confuso e desorganizado, foi melhorado pelo Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945.

Por esta altura Portugal continuava a dispor de interessante riqueza piscícola, e a pesca em águas fluviais é apresentada como promissora no capítulo “*Pisciculture*” da autoria do engenheiro agrónomo Júlio Cardoso, incluído na obra “*Le Portugal et son activité économique*” (1932). Nesta obra

³ Determinava o artigo 24.º deste Diploma que, salvo o previsto no artigo 7.º, na costa continental portuguesa a pesca com arrasto por embarcações nacionais de tonelagem de arqueação bruta igual ou superior a 70 toneladas Moorsom e movidas por motor de propulsão mecânica somente era permitida por fora das seis milhas de distância da costa, e nunca a menos de 60 m de profundidade (GEP, 1956, p. 17-23).

propagandística do regime, e, talvez por isso, excessivamente otimista e com grande apuro gráfico, pode ler-se que no rio Tejo, por desaguar no mar “por uma vasta desembocadura que permite às espécies anádromas e catádromas entrar e sair livremente”, as suas águas apresentavam “um conjunto de qualidades bio-ictiológicas superiores às do Douro”. Fruto desta riqueza era possível encontrar nas águas do Tejo os seguintes peixes: sável, savelha, enguia, lampreia, carpa, *carassius vulgaris* [pimpão], barbo, solha, escaló, boga, tenca, pardelha, e truta nas zonas mais frias [na bacia do Tejo] (Cardoso, 1932, p. 234-235).⁴

A boa condição desta atividade no rio Tejo seria pouco tempo depois afirmada por Francisco Xavier Vidinha Cândia, conhecido por Francisco Cândia, nascido em 1903, em Alhandra, autor que se dedicou de alma e coração a trabalhos históricos e etnográficos sobre o Ribatejo, com inúmeras referências à pesca no rio Tejo. Segundo este autor, eram tantas as embarcações que se empregavam à pesca de sáveis no rio Tejo, em frente a Vila Franca de Xira e a Alhandra, nesta década de 1930, que existia uma tradição própria para a sua confeção: açorda de sável.⁵ O autor ainda destaca os linguadinhos de Vila Franca de Xira, que depois de fritos pareciam “fôlhas sêcas” (Cândia, 1939a, p. 284). Os varinos já nesta data estavam ausentes de Vila Franca de Xira, e sobre os pescadores, cultura e modo de viver, refere que:

“O pescador do Tejo, trigueiro pelo sol, com o barrete preto, descalço o fato escuro, que se entrega com paciente alegria à sua faina. É pouco comunicativo. A solidão do rio afasta-o dos semelhantes. Para êle basta a mulher, os filhos e o barco esguio e negro. São os seus amigos únicos, os que lhe merecem tôda a sua dedicação. Em Vila Franca existe uma rua que ainda actualmente é conhecida pela Rua dos Varinos. Hoje esta classe foi pouco a pouco desaparecendo. Embora não seja idoso conheci a rua quasi completamente habitada por famílias numerosas de varinos, a cujas portas se viam velhas fiando nas rocas as linhas para as rêdes e os pescadores ocupados no seu tecido. No antigo Campo da Feira, em páus ali colocados de propósito, estendiam as rêdes a secar (...) Nesse tempo, há cerca de vinte anos, a rua achava-se sempre pejada duma multidão de miúdos (...). Hoje, dêsse aspecto, já pouco resta. A varina modernizou-se ou voltou para a sua terra distante” (Cândia, 1939a, p. 288).

Sobre as pescas marítimas nada é referido no capítulo “*Pisciculture*” da autoria de Júlio Cardoso (1932), mas sabe-se como já referimos que estavam em crise, algo quase patológico na cultura nacional. Portanto, a riqueza piscícola em águas fluviais, assim apresentada pelo regime, contrastava com a crise das pescas marítimas, especialmente após 1935, cada vez mais debilitadas pelo profundo atraso tecnológico e falta de infraestruturas, nomeadamente de armazenagem, e pela desorganização da atividade, especialmente na gestão do comércio e distribuição do pescado fresco e salgado (Cavaco, 1969, p. 146; Serrão, 2000, p. 563-564). A decadência da construção naval e da salga enquanto atividades complementares ajudava para o momento menos positivo da indústria da pesca. A crise não afetava tanto a indústria conserveira que viria a gozar do direito de preferência na compra de sardinha em lota, e, supostamente, comprava abaixo do preço de produção e dessa forma prejudicava a indústria da pesca da sardinha e a pesca em geral, questões que analisaremos a seguir.

Quando a organização corporativa das pescas teve início já era conhecido pelos máximos representantes da nação o estado calamitoso das pescas marítimas, mas a verdade é que quando foi promulgada a Lei n.º 1:914 de 24 de maio de 1935, chamada de reconstituição económica do país, não foram enumerados os planos da reconstituição económica das pescas, apenas foram parcialmente incluídos os portos de pesca (al. b) do n.º 2 da Base n.º I da Lei n.º 1:914 de 24 de maio de 1935). Este parece ser um momento de não aproveitamento da oportunidade, considerando o empenho na renovação das pescas durante todo o período de governação, e que mais tarde foi justificado com Henrique Tenreiro com base em três argumentos principais: (i) as pescas encontravam-se num período de transição e com carência de recursos técnicos e financeiros e de uma adequada organização administrativa; (ii) o Governo tinha preocupações mais importantes, como o saneamento das finanças e a solidificação das bases da doutrina económico-política; e (iii) não era possível prever o que as pescas “viessem a exigir para a renovação e ampliação das suas frotas, para os portos de pesca, para o

⁴ “Le Tage, le plus grand fleuve du Portugal, dont l’estuaire si large se jette dans la mer par une vaste embouchure qui permet aux espèces anadromes et catadromes d’entrer et de sortir librement, (...), qu’il ne faut pas s’étonner que ses eaux présentent un ensemble de qualités bio-ichtyologiques supérieures à celles du Douro. C’est grâce à cette richesse de conditions que l’on trouve dans les eaux du Tage les poissons suivants: alose, «savelha», anguille, lamproie, carpe, *carassius vulgaris*, barbeau, limande, «escaló», bogue, tanche, «pardelha», et truite dans les parties les plus froides” (Cardoso, 1932, p. 234-235).

⁵ Modo de confeção. Cozia-se o sável, e na água da cozedura deitava-se pão, as ovas e o fígado, que iam ferver nessa água, ao que se juntava coentros, sumo de limão e pimenta, muita pimenta, porque quanto mais picante melhor o prato (Cândia, 1939a, p. 284).

desenvolvimento da sua produção, e para a elevação do nível de vida e assistência ao pescador, recursos financeiros, dignos de especial menção” (Tenreiro, 1951, p. 11).

Nesse mesmo ano com o intuito de trazer dividendos aos cofres públicos foi regulamentada a pesca do polvo por meio de alcatruzes em toda a costa continental portuguesa que se aplicava também aos pescadores do estuário do Tejo, e muitos praticavam esta pescaria em águas marítimas, o que aconteceu pelo Decreto n.º 26:038 de 12 de novembro de 1935. Esta lei beneficiou de todo o conhecimento adquirido pela prática da pesca por alcatruzes entretanto realizada na área do Departamento Marítimo do Sul, e autorizada ao abrigo do Decreto n.º 18:087 de 13 de março de 1930.

Marcelo Caetano, em *O Sistema Corporativista* (1938), justifica a crise da indústria da pesca nesta altura com a ausência de solidariedade entre a pesca e a indústria conserveira, motivo pelo qual considera que o sistema corporativista tinha de ter como princípio a conjugação de sinergias entre atividades. De acordo com o autor, ao atingir-se essa complementaridade atingir-se-ia também uma melhor justiça e maior equidade na distribuição do rendimento.⁶

Henrique Tenreiro, num discurso pronunciado na Assembleia Nacional, em 12 de julho de 1956, portanto, tendo já em curso o I Plano de Fomento, referia-se assim ao estado das pescas antes da organização corporativa: “a situação da indústria da pesca, tanto sob o aspecto industrial como social, era mais do que aflitiva. (...) de quanto podia ter sido realizado dentro do regime liberal e de desregulada concorrência, nada se fez e nada subsiste. Se, nem sequer o progresso e bem estar individual das empresas se conseguira, muito menos foi possível chegar-se à homogeneidade social e à aglutinação de interesses (...). A frota pesqueira nacional reduzia-se, nessa época, a um amontoado de navios velhos e anti-económicos; e a produção não atingia, em qualidade e em quantidade, o considerado indispensável para o consumo público” (Tenreiro, 1956, p. 11).

O ciclo mais negativo da indústria pesqueira coincide com o início da implementação do sistema doutrinário do corporativismo salazarista, tendo como promotor e regente Oliveira Salazar. Com base numa ideologia antiliberal e antimarxista (repressora da luta dos pescadores), e sob o desígnio da unidade da Nação e do fortalecimento do Estado, as leis sobre associações profissionais deram lugar ao Estatuto do Trabalho Nacional (ETN), promulgado em dia 23 de setembro de 1933 e publicado no Diário do Governo n.º 217/1933. Seguiram-se no mesmo dia outros diplomas que constituíam a expressão basilar da organização corporativa e estabeleceram os organismos corporativos dos trabalhadores, dos patrões e das empresas, passando pelo mundo rural e pela organização do apoio social aos trabalhadores, onde também estavam incluídas orientações, procedimentos, normas de funcionamento e limites à atuação desses mesmos organismos corporativos (basicamente, o que podiam ou não fazer, estando previstas restrições e penalizações). Era o início de um novo ciclo na organização e funcionamento do Estado, período em que se investiu como nunca no setor pesqueiro, e em outras atividades primárias, e se alterou sem precedentes o quadro da gestão pesqueira nacional, quase retomando ao tempo senhorial e aos direitos de propriedade naquilo que era a excessiva interferência do Estado na economia pesqueira.⁷

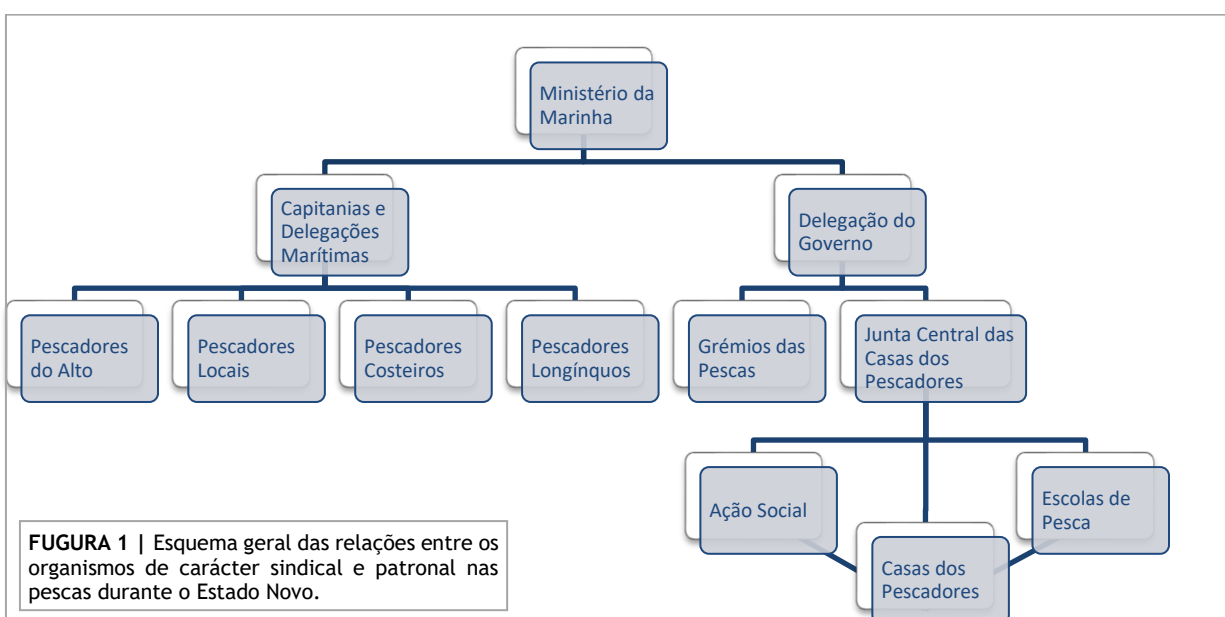
Assumia-se o corporativismo como modelo da organização económica, social e política, e simultaneamente o Estado reforçava os seus poderes - que continuaram a ser ampliados pelo menos até 1944 (Patriarca, 1991, p. 23). A par da criação de organismos corporativos foram criados organismos paracorporativos (ou paraestatais) de forma complementar aos organismos corporativos instituídos com o ETN (art.º 41 do título III), de que são exemplo as Juntas Nacionais, os Institutos e as Comissões

⁶ “Não pode a indústria conserveira viver à custa do definhamento da pesca, nem pode esta estabelecer preços para o peixe, que tornassem impossível a produção de conservas. O preço de venda das conservas tem limites, condicionados pelos mercados de consumidores, que uma vez excedidos resultam numa diminuição do consumo (...). Por outro lado, as condições de pesca exigem uma remuneração para os seus produtos que seja pelo menos suficiente para cobrir as despesas de exploração, atribuindo também uma justa recompensa ao capital empregado em negócio tão contingente” (Caetano, 1938, p. 40).

⁷ **Decreto-Lei n.º 23:048** - promulga o Estatuto do Trabalho Nacional (ETN); **Decreto-Lei n.º 23:049** - direcionado aos patrões e empresas (da indústria, do comércio e da agricultura), estabelece as bases a que devem obedecer os grémios, organismos corporativos das entidades patronais; **Decreto-Lei n.º 23:050** - direcionado aos trabalhadores (operários, empregados e profissões liberais), reorganiza os sindicatos nacionais; **Decreto-Lei n.º 23:051** - direcionado ao mundo rural, autoriza em todas as freguesias rurais a criação das Casas do Povo, organismos de cooperação social, com fins de previdência, assistência, instrução e progressos locais; **Decreto-Lei n.º 23:052** - sobre as casas económicas, autoriza o Governo a promover a construção de casas económicas (em regime de propriedade resolúvel) em colaboração com as câmaras municipais, corporações administrativas e organismos do Estado; e **Decreto-Lei n.º 23:053** - com o objetivo de zelar pelo cumprimento das leis de proteção ao trabalho e de carácter social aos trabalhadores e restantes elementos da produção integrados na organização corporativa prevista no ETN, cria o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência (INTP) no âmbito do Subsecretariado das Corporações e Previdência Social (que tinha sido criado pouco tempo antes, pelo Decreto n.º 22:428 de 10 de abril de 1933), e extingue o Instituto de Seguros Sociais Obrigatórios e de Previdência Geral (ISSOPG) e os tribunais dos desastres no trabalho, de árbitros avindores e arbitrais de previdência social.

Reguladoras, a fim de reajustar a estrutura corporativa às realidades e exigências de todas as zonas da vida e da economia nacional.⁸ Destaca-se a criação das Casas dos Pescadores e da Junta Central, do Conselho Corporativo e do Ministério das Corporações (que fiscalizava as federações e uniões, onde os grêmios dos armadores estavam incluídos), e de vários organismos de coordenação económica, nomeadamente os grêmios de industriais e exportadores de conservas de peixe e de armadores de navios de pesca do bacalhau, o Instituto Português de Conservas de Peixe e a Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau (Nogueira, 2000, p. 372; Silva, 2008, p. 34).

A estruturação piramidal dos organismos paracorporativos era fortemente hierarquizada e totalmente controlada pelo Estado, e era extensa e complexa, desde logo porque os organismos se relacionavam entre si por outros intermediários, tanto na indústria da pesca como nas indústrias complementares (Freire *et al.*, 2014, p. 14). Esse encadeamento progressivo dos diversos organismos tinha a corporação como expressão orgânica mais elevada do sistema, o “verdadeiro cérebro desse corpo social” (Gonçalves, 1952, p. 74). Os elementos primários da corporação eram os sindicatos, escolas de pesca, as casas dos pescadores (incluindo a ação social) e os grêmios de cada uma das pescarias mais importantes, ainda que os grêmios integrassem as federações e uniões, organismos intermédios da corporação e fiscalizados pelo Ministério (Gonçalves, 1952, p. 74; Silva, 2008, p. 34; Freire *et al.*, 2014, p. 14). Para os fervorosos defensores do sistema, era fundamental a mão da corporação, considerada “o centro de propulsão de todas as realizações”, no controle dos organismos primários, considerados as “células vivas, onde toda a força criadora se contém” (Gonçalves, 1952, p. 74). A seguir o esquema geral das relações entre os organismos de carácter sindical e patronal durante o Estado Novo, onde constam os vários organismos primários, a seguir descritos.



O período conturbado de implementação do sistema doutrinário do corporativismo, e em especial as alterações laborais que daí resultaram, como o fim dos sindicatos livres, foram determinantes para a sedentarização das gentes avieiras no Tejo.⁹ É que após este momento, quando regressavam a Vieira de Leiria após as fainas do Tejo, era frequente encontrarem as suas antigas companhas suspensas de operação, antecâmara da sua extinção, ou até mesmo já extintas, ou, ainda mais comum, nas mãos de novos patrões, conjectura que lhes sugeria, quase como única alternativa, a sua mais rápida fixação à borda de água (Nunes, 2004, p. 56). Motivo pelo qual encontramos dois grandes momentos de sedentarização, um primeiro entre 1919/23, quando António José de Almeida era Presidente da

⁸ Estes organismos paracorporativos visavam disciplinar, coordenar ou regulamentar os setores de atividade que ainda não demandavam o necessário vigor corporativo, pelo que a sua existência se previa transitória, até esses organismos adquirirem esse pendão corporativista.

⁹ A constituição dos povoados avieiros não implicou a imediata sedentarização, porque os pescadores continuavam a viver nos barcos procurando os melhores locais para pescar e os melhores sítios para vender o peixe, e complementando as fainas do rio com as fainas da terra, enquanto trabalhavam nos arrozais, nas vindimas, na apanha do tomate, entre outros trabalhos, e ainda no transporte fluvial de melão e sua comercialização, sendo que em muitos casos também eram proprietários de parcelas de terreno onde produziam o melão (Robalo, 2008, p. 163).

República, e um segundo entre 1934/39, explicado pelas alterações laborais instituídas pelo Estado Novo (Santos, 1959).

A designação “Casas dos Pescadores” aparece pela primeira vez no Decreto-lei n.º 24:683 de 27 de novembro de 1934, que regula a constituição da Câmara Corporativa da primeira legislatura da Assembleia Nacional, que prevê na 5ª seção da “pesca e conservas” um lugar para um membro representante do trabalho da pesca escolhido entre as Casas dos Pescadores. Volta a aparecer no Decreto-lei n.º 26:094 de 23 de novembro de 1935, acerca da constituição de um fundo para a futura Casa dos Pescadores, a criar em Peniche, mas é a Lei n.º 1:884 de 16 de março de 1935 que as inclui na categoria de instituições de previdência social dos organismos corporativos. Seguiram-se dois diplomas, a Lei n.º 1:940 de 3 de abril de 1936, que promulga as bases da organização administrativa, e o Decreto-Lei n.º 27:424 de 31 de dezembro de 1936, que aprova o Código Administrativo, que lhe reconhecem o direito à representação nos concelhos municipais e a capacidade de promoverem o seguro contra acidentes de trabalho dos pescadores, em bases corporativas, sem, no entanto, serem diretamente referidas. Foram estabelecidas no ano seguinte, pela Lei n.º 1:953 de 11 de março de 1937, e regulamentadas pelo Decreto n.º 27:978 de 20 de agosto do mesmo ano.

As Casas dos Pescadores, em termos de missão, eram um organismo de cooperação social e de representação profissional de todas as gentes marítimas, desde os trabalhadores aos patrões, e prosseguiram objetivos de previdência e assistência, de desenvolvimento comunitário e profissional, e de educação, instrução e desporto aos profissionais da pesca residentes nas suas áreas de jurisdição (Nogueira, 2000, p. 372). Eram também organismos sindicais dos pescadores profissionais assalariados, dizia-se que correspondiam a sindicatos profissionais, mas não tinham pescadores nas suas direções, função que estava atribuída aos capitães dos portos (Moreira, 2004, p. 438). Nos centros de pesca onde estavam criadas as sedes, ou nos locais onde foram criadas “seções” ou “postos de assistência”, prestavam aos trabalhadores de forma rápida os auxílios de que careciam, e tinham as mesmas funções que nas áreas rurais estavam cometidas às Casas do Povo. Dependiam das contribuições dos sócios para o designado “Fundo Comum das Casas dos Pescadores”, que funcionava como complemento ou como um compensador do sistema.

As contribuições para este fundo eram realizadas por dois grandes grupos: armadores e/ou proprietários de embarcações e pescadores. As empresas de pesca, os armadores e outros proprietários de embarcações tinham obrigatoriamente de se inscrever como sócios protetores e tinham obrigatoriamente de pagar para o fundo a cotização estipulada nos regulamentos privativos das instituições, cujo valor era geralmente estabelecido de harmonia com a tonelagem das embarcações. Podia ainda haver sócios protetores voluntários, ou seja, pessoas singulares ou coletivas que voluntariamente contribuíam para ajudar as Casas dos Pescadores. Os pescadores e marítimos matriculados em barcos ou companhias de pesca e, de uma maneira genérica, todos os trabalhadores ligados às fainas do mar, o que englobava os apanhadores de plantas marinhas (Lemos, 1955, p. 4), tinham obrigatoriamente de se inscrever como sócios efetivos e tinham obrigatoriamente de pagar as quotas, o que era feito com base nos usos tradicionais dos diversos centros de pesca. As Casas dos Pescadores podiam cobrar as quotas aos pescadores de duas formas: ou recebiam diretamente destes as quotas em dinheiro quando anualmente renovavam a matrícula como inscritos marítimos, ou pagavam-se do montante das quotas pelo produto da venda do peixe na lota segundo percentagens previamente fixadas pela Direção, que era o mais comum acontecer na zona do rio Tejo (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 22, 1940, p. 6-7).

As Casas dos Pescadores funcionavam como um sistema de natureza social para a qual todos os inscritos marítimos contribuíam em função das capturas que realizavam, e era essa contribuição que possibilitava auxiliar os inscritos marítimos mais necessitados. O sistema tinha dois princípios basilares: o da subsidiariedade, que assentava no papel essencial dos inscritos marítimos na prossecução dos seus objetivos, designadamente no desenvolvimento da ação social, e o da solidariedade, através do funcionamento de mecanismos redistributivos no âmbito da proteção de base laboral. Portanto, se o número de inscritos marítimos numa determinada Casa dos Pescadores fosse elevado, e se esse maior ascendente populacional laboral se traduzisse em maiores volumes de capturas, maior seria a contribuição financeira comum para a Casa dos Pescadores. Quanto maior a robustez económica da “Casa” mais condições iria ter para assegurar a assistência necessária aos pescadores (Lemos, 1955, p. 6-7). Quando acontecia haver mais pescadores, mas menos capturas, as Casas dos Pescadores não tinham capacidade de prestar os necessários cuidados aos pescadores.

Os pescadores locais, que empregavam artes diversas em pequenas embarcações ao longo da costa e em bacias litorais de águas salobras, como era o caso de uma grande parte de pescadores do estuário do Tejo, também eram representados pelas Casas dos Pescadores, recaindo na Junta Central a função de centralizar os seus diversos interesses, incluindo de educação, instrução e previdência, e

de coordenar a sua economia e de fiscalizar a sua ação. Desta forma, também os homens da pequena pesca local (ou pesca artesanal) foram integrados na organização corporativa e estavam ligados e subjugados ao poder Central que controlava a sua atividade, sendo-lhes conferidos os mesmos direitos em termos de assistência técnica e social e exigidos os mesmos deveres em termos de disciplina e nobreza profissional, tal como era exigido aos demais pescadores. Naturalmente, as questões da previdência e tudo o que se relacionava com a ação social, salários, participações e disciplina no trabalho, era concertada com o Ministério da Marinha, mas era em primeiro plano realizada pelos organismos sindicais e de previdência, tutela do Ministério das Corporações e Previdência Social.

Os pescadores do Seixal que faziam a pesca do arrasto pelo fundo, agora não com os artísticos “botes de muleta” ou “botes da tartaranha” (que substituíram as antigas “muletas”, também conhecidas por bateiras) (Curtinhal, 2007, p. 41), mas com os pequenos barcos (lanchas) motorizados designados de “pirolitos”, geralmente com arqueação Moorsom bruta inferior a 70 toneladas, eram uma situação de exceção e estavam integrados no Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto (Lemos, 1955, p. 9-10; Lima, 1997, p. 47).¹⁰ Os pescadores de Lisboa e muitos da Trafaria também estavam integrados em Grémios de pesca, em função do tipo de pesca em que laboravam - uns faziam parte das tripulações dos bacalhoeiros que atuavam nos bancos da Terra Nova e da Gronelândia, e estavam por isso inscritos no Grémio dos Armadores dos Navios de Pesca de Bacalhau (criado em 1935), outros no Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto (criado em 1939), e ainda havia outros inscritos no Grémio dos Armadores de Pesca da Sardinha (criado em 1938). Os pescadores localizados nas comunidades piscatórias a montante na maioria dos casos não estavam inscritos em qualquer dos grémios, e poucos estavam inscritos na Casa dos Pescadores de Lisboa.

Após instituídas as Casas dos Pescadores, pela Lei n.º 1:953 de 11 de março de 1937, foi constituída a Junta Central das Casas dos Pescadores (JCCP), pela Portaria de 9 de outubro de 1937 (Tenreiro, 1944, p. 5). Começou por funcionar junto do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social e na dependência direta do Presidente do Conselho, integrando depois o Ministério das Corporações e Previdência Social (quando da sua criação em 1950). Foi concebida para desempenhar uma tripla ação: ser um órgão de cúpula de representação dos pescadores, ser um organismo de coordenação económica e de fiscalização das casas dos pescadores, e ser uma instituição de previdência (Decreto-Lei n.º 237 de 03 de junho de 1974, p. 681).¹¹

A Junta Central das Casas dos Pescadores, para além de orientar e fiscalizar as atividades das casas dos pescadores, também administrava o fundo comum de apoio financeiro e os serviços de venda do pescado, e atribuía os apoios sociais aos pescadores e suas famílias (abono de família, subsídios de aposentação e apoios à construção de habitação) (Serrão, 2000; Freire *et al.*, 2014). Inicialmente foram nomeados dois vogais para esta Junta, um deles foi o então Primeiro-Tenente Henrique dos Santos Tenreiro, eminente figura do regime, paternalista e antiliberal, conhecido pelo patriotismo, fiel escudeiro de Salazar e adepto do sistema corporativo, cuja “devoção” ao regime advinha do seu reconhecimento a Salazar pela obra de desenvolvimento da economia marítima.¹² Era uma figura de topo que agradava a todos, especialmente aos representantes dos armadores. Atente-se às palavras do

¹⁰ A pesca do arrasto foi integrada na esfera da organização corporativa pelo Decreto n.º 29:755 de 17 de julho de 1939, que criou o Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto, diploma onde se assume uma grande vontade de revigorar esta pescaria que, segundo se escreveu no preâmbulo, estava bastante atrasada face às congéneres europeias em resultado da falta de empreendedorismo de alguns armadores que se mantinham relutantes e inertes face às novas técnicas mais rentáveis e produtivas, e também por não cumprirem plenamente as determinações regulamentares, e por fragilidades no equipamento e nas embarcações, muitas das quais estavam obsoletas e nem sequer permitiam o acondicionamento do peixe a bordo. Ainda pela má organização que não permitia a colocação rápida do pescado nos mercados afastados dos centros de pesca (Decreto n.º 29:755 de 17 de julho de 1939, p. 725).

¹¹ O Decreto-Lei n.º 37750, de 4 de fevereiro de 1950, aumentou e clarificou as funções da Junta Central das Casas dos Pescadores. Esta passou a poder construir, por si ou em comparticipação com o Estado, habitações destinadas aos sócios efetivos das Casas dos Pescadores, concedidas a título precário, note-se, tendo no ano seguinte sido reforçada com um serviço técnico próprio (Serviço de Bairros e Construções), com competências de execução de projetos e fiscalização de obras, ao ponto de dois anos depois já serem mais de um milhar e meio as casas construídas que alojavam mais de sete mil pessoas. Pelo Decreto-Lei 48507 de 30 de julho de 1968, foi novamente modificada a sua estrutura e ampliada a sua ação (foi alargada às províncias ultramarinas). Pelo Decreto-Lei n.º 237, de 03 de junho de 1974, os seus membros foram exonerados e as suas funções passaram a ser asseguradas por uma comissão administrativa que passou a dirigir o organismo. Em suma, a sua estrutura e atribuições foram várias vezes alteradas até à Revolução dos Cravos, quando ocorre a sua extinção no quadro da criação do atual sistema de segurança social.

¹² Henrique Tenreiro teve um papel ativo e decisivo na administração das pescas e no desenvolvimento dos organismos da pesca e na assistência social aos pescadores, virtudes que lhe valeram o epíteto de “patrão das pescas” e de “oligarca das pescas”, como o caracterizou Garrido (2001, p. 844; 2008, p. 100). Ao longo de quase quarenta anos no controlo da política nacional das pescas recebeu dezenas de condecorações, e dentre as muitas outras funções que desempenhou foi representante de Portugal na Comissão Internacional de Pescarias do Noroeste do Atlântico (ICNAF), inspetor da Marinha, delegado do Governo em todos os grémios das pescas (sardinha, arrasto, atum, baleia, bacalhau) e na direção das mútuas (pescadores, arrasto, bacalhau e sardinha), e foi Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada, da Junta Nacional de Fomento da Pesca, da Comissão Portuária Central e do Conselho Administrativo do Fundo de Renovação e Apetrechamento da Indústria da Pesca (FRAIP). (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 368, 1969, p. 15-; Garrido, 2001, 2004).

Sr. Eduardo Beltrão, Presidente do Conselho Geral do Grémio dos Armadores de Pesca da Sardinha, numa entrevista a Eduardo Paiva, do Jornal A Voz, em 24 de fevereiro de 1943, altura em que se colocavam sérios problemas à sustentabilidade económica da indústria da sardinha: “O comandante Henrique Tenreiro e o Sr. Guilherme Salgado, respectivamente delegado do Govêrno e presidente da direcção do G.A.P.S., são merecedores da nossa maior estima. Sem o seu zêlo e esforçada boa vontade, a indústria da pesca seria um mito em Portugal” (Paiva, 1944, p. 26). Até às embarcações Henrique Tenreiro emprestava o nome, tal como a sua esposa, o que os armadores faziam em sinal de reconhecimento, algo distintivo uma vez que os nomes das embarcações ou estavam ligados a santos (sinal religioso), invocando deste modo a sua proteção, ou a nomes de familiares diretos que os pescadores amavam (sinal de amor).¹³

As diversas Casas dos Pescadores agrupavam-se na Junta Central das Casas dos Pescadores, que as coordenava e as representava junto dos organismos corporativos superiores. Era através delas que o governo exercia o domínio e controlo sobre os pescadores (e repressão, se necessário), agrupados sob um único comando na respetiva Capitania ou Delegação Marítima, e dessa forma dar força ao corporativismo sem com isso dar qualquer autonomia representativa aos homens do mar, uma vez que as Casas dos Pescadores não dispunham de Assembleia Geral nem de direcções eleitas (o presidente da direcção era o Capitão do porto ou o delegado marítimo, e só dois elementos, o secretário e o tesoureiro, é que eram selecionados, por esses, entre os sócios efetivos de boa reputação moral e profissional, e desde que estivessem no pleno uso dos seus direitos) (Lei n.º 1:953 de 11 de março de 1937, Base VI, p. 208). Aos pescadores nem sequer era permitido o direito de constituir sindicatos (Moreira, 2004, p. 437). Ainda tentaram, com a criação de três “sindicatos corporativos” de nível local, onde se incluía a comunidade de pescadores do Seixal. Mas não funcionou porque se queria que os pescadores fossem dispostos em torno de soluções antissindicaais (Garrido, 2008, p. 103-104). Henrique Tenreiro justifica a não entrega da coordenação dos organismos primários aos pescadores por estes serem incapazes para a função, algo que segundo este os pescadores compreendiam e aceitavam. Aliás, deixa intuir que os pescadores agradeciam pelo sistema em que viviam, o que é questionável.

“No aspecto social, além dos Sindicatos para os profissionais especializados, criaram-se também os organismos primários dos pescadores, as Casas dos Pescadores, coordenadas pela sua Junta Central, cabendo aqui explicar a constituição e o funcionamento destas duas instituições. Como já se disse, as classes piscatórias tinham-se desinteressado dos organismos, ao tempo existentes. **Era difícil, para não dizer impossível recrutar entre os rudes homens do mar os elementos necessários à formação dos quadros de dirigentes, indispensáveis ao desenvolvimento das suas instituições,** até porque os seus melhores e mais activos elementos, estavam a maior parte do tempo embarcados e não em terra. A observação do panorama existente e dos resultados nulos das tentativas feitas, não nos deixavam quaisquer dúvidas a esse respeito. (...) recorreu-se aos capitães dos portos, únicas entidades a quem os pescadores tradicionalmente reconheciam a idoneidade profissional, considerando-os e respeitando-os como bons conselheiros, aptos para presidirem às suas Casas dos Pescadores. Colaborando com os pescadores, e orientando-os, foram aqueles oficiais o apoio natural da nova orgânica. Como é obvio, a Junta Central teve que constituir-se em moldes análogos, **pois era impraticável entregar nas mãos dos pescadores a coordenação dos organismos primários, uma vez que nem para a direcção destes se tornara possível conseguir, dentro da classe, elementos devidamente habilitados.** (...) Julga-se que tal sistema terá de ser ainda mantido, pois não é possível entregar imediatamente às próprias classes o destino e a administração integral dos seus organismos. E a verdade é que a obra realizada nestes moldes, evidente aos nossos olhos, o era também para os homens do mar, os quais compreenderam que o sistema seguido lhes assegurava a assistência real e efectiva que por si próprios eram

¹³ Nos dias 17 e 18 de maio de 1944, largaram do Tejo os navios bacalhoeiros para mais uma safra, organizados em dois grupos um dos quais chefiado pelo navio motorizado “Comandante Tenreiro”, outro pelo bacalhoeiro “São Ruy”, nos quais seguiram os 57 alunos que acabaram a parte teórica na Escola Profissional de Pedrouços (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 65, 1944, p. 17). O emblemático “Comandante Tenreiro” teve, infelizmente, pouca dura. Em junho de 1946 embateu num iceberg e afundou-se nos mares da Terra Nova, tendo todos os seus 72 tripulantes, incluindo o capitão João Grilo, sido salvos pelo bacalhoeiro “Bissaia Barreto” (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 90, 1946, p. 29). Logo foi construída outra embarcação para ostentar o nome “Comandante Tenreiro” - saiu dos Estaleiros Navais do Mondego, na Figueira da Foz, e foi o primeiro navio aqui construído em ferro, propriedade da Lusitânia Companhia Portuguesa de Pesca. O “bota abaixo” (lançamento à água) realizou-se em 12 de maio de 1949. Este navio arrastão, equipado com a mais moderna tecnologia, reforçou a frota bacalhoeira (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 125, 1949, p. 20-25). Mesmo depois de ter atingido o limite de idade para o exercício de funções públicas e ter passado à situação de reforma, em 21 de dezembro de 1971 realizou-se uma cerimónia na doca de Alcântara em Lisboa em que foi dado o nome da sua esposa “Elisabeth” ao mais moderno e funcional navio bacalhoeiro da frota nacional, com três mil cavalos de potência, propriedade da Sociedade Nacional de Armadores de Bacalhau e totalmente construído nos estaleiros de Viana do Castelo (viria a ficar bastante danificado num incêndio). Dez dias depois foi agraciado com as insígnias da grã-cruz da Ordem da Benemerência, por proposta dos Ministros da Marinha e das Corporações e Previdência Social (Jornal do Pescador, Ano XXXIII, n.º 397, 1972, p. 11, 23).

incapazes de conseguir, obra essa, igualmente apreciada e até louvada, no estrangeiro” (Tenreiro, 1956, p. 13-14, **negrito nosso**).

Nos termos do art.º 123.º do Decreto-Lei n.º 23:764 de 13 de abril de 1934, todos os proprietários das embarcações de pesca estavam obrigados a fazer rol de matrícula da tripulação para poderem exercer a atividade, e, nos termos do art.º 125.º do mesmo Diploma, os marítimos só se podiam matricular num barco se previamente se tivessem inscrito, para matrícula, nas capitánias ou delegações marítimas, tal como hoje acontece.¹⁴

Com a instituição por parte do Estado Novo da providência social obrigatória e da criação das Casas dos Pescadores, os Sindicatos Nacionais de Pescadores e os Compromissos Marítimos que tinham na sua base as multiseculares “Confrarias de Mareantes”, que, como já referimos, aliavam o socorro mútuo à representação da classe - Associações de Socorros Mútuos de Pescadores e Associações de Classe -, foram assimilados ou extinguidos.¹⁵

No Seixal, quer a Associação de Classe dos Pescadores, que estava sem identidade e falida, e em risco de perder o edifício da sede, quer a Associação de Socorros Mútuos, foram convertidos em “Sindicato Nacional dos Pescadores do Distrito de Setúbal”, em 1933, designação que manteve até à publicação do Decreto n.º 27:978 de 20 de agosto de 1937, que regulamentou a constituição das Casas dos Pescadores, tendo a Casa dos Pescadores do Seixal herdado o espólio e a missão, bem como o ativo e o passivo (Lei n.º 1:953 de 11 de março de 1937, p. 208; Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 66, 1944, p. 13-14; Tenreiro, 1944, p. 3-5; Iria, 1956, p. 23-24). A falência do sistema era evidente, e nesse âmbito foi importante a reestruturação operada pelo Estado Novo. No Seixal, por exemplo, sem esta reorganização os pescadores tinham perdido por dívidas o edifício da sede.¹⁶

A Casa dos Pescadores de Lisboa foi fundada em 17 de outubro de 1938¹⁷, e a do Seixal em 29 de julho de 1939 (no emblema pode observar-se o patrono São Pedro Gonçalves). Nas proximidades existiam as Casas dos Pescadores de Cascais, da Caparica e da Ericeira, fundadas em 14 de julho de 1938, 23 de março de 1939 e 25 de julho de 1939, respetivamente. Na Trafaria, no Barreiro e em Vila Franca de Xira não foi constituída Casa dos Pescadores, devido à proximidade de Lisboa, apesar de aí existirem muitos marítimos empregados nas pescarias agremiadas (Jornal do Pescador, Ano I, n.º 11, 1939, p. 10; Tenreiro, 1944, p. 6-7).

A Gazeta do Sul anunciava assim a inauguração da Casa dos Pescadores da Costa da Caparica: “esta anunciada para hoje a inauguração oficial da Casa dos Pescadores da Costa da Caparica. Obra meritória, é digna de todos os elogios, pelo muito que vêm contribuir para a diminuição da pobreza entre a classe piscatória. (...) de futuro já êsses bravos pescadores terão um pouco de conforto de que tanto necessitam, e nos dias invernosos, quando o mar com a sua fúria terrível os obrigar a permanecer em terra e os não deixe procurar no seu seio o alimento para si e para os seus filhos, encontrarão na Casa dos Pescadores o amparo e o alimento tão necessário nas horas críticas” (Correia, 1940, p. 6).



FIGURA 2 | Casa dos Pescadores da Costa da Caparica.

Cedida gentilmente por Paulo Marques, arrais de pesca caparicano, em 01/01/2020.

¹⁴ Só depois de emitida a licença é que as embarcações e as companhias se podiam dedicar ao exercício da pesca.

¹⁵ Nos termos da base X da Lei n.º 1:953 de 11 de março de 1937, estas associações dispunham de 90 dias a contar da data da publicação do Decreto n.º 27:978 de 20 de agosto de 1937, que regulamentou a constituição das Casas dos Pescadores, para se organizarem.

¹⁶ Em 2 de agosto de 1940, a Casa dos Pescadores de Lisboa requereu ao Conservador do Registo Predial do Seixal o averbamento do antigo edifício sede da Associação da Classe Piscatória da Vila do Seixal em nome da Seção do Seixal da Casa dos Pescadores de Lisboa, o que viria a efetivar-se em 13 de outubro de 1941.

¹⁷ A composição e descrição do emblema, da bandeira e do selo, da Casa dos Pescadores de Lisboa, está disponível em: Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 142, 1950, p. 27.

Na área da assistência social aos trabalhadores das classes ligadas às atividades marítimas e fluviais de Lisboa, vertente rodeada de intensa propaganda política, a Casa dos Pescadores contou durante este período com as seguintes instituições: Colónia Balnear Infantil (de férias) Dr. Pedro Teotónio Pereira, instalada no Forte das Maías em Santo Amaro de Oeiras, junto à praia onde podiam ir a banhos ou brincar na areia (para os filhos das gentes do mar, que incluía um posto clínico e uma pequena enfermaria, várias camaratas, sala de estar, jardim, pátio interior, miradouro de repouso, refeitório e praia privativa); Escola Profissional de Pesca (edifício com biblioteca própria onde os filhos dos pescadores recebiam instrução para a pesca, nomeadamente a fazer simples trabalhos náuticos, como nós e redes, mas também aprendiam navegação, incluindo marcação de rumos em cartas, e ainda sinalização e meteorologia); Creche e Lactário da Junqueira ou “Creche dos Pescadores”, a funcionar desde 1942, com uma capacidade de 25 crianças diárias (dotada de instalações modernas e posto clínico, esta instituição cuidava dos filhos dos pescadores e ministrava formação parental durante a gravidez, no pós-parto e durante os primeiros tempo de vida dos bebés, abordando temas como a amamentação, alimentação, limpeza, etc.); Policlínica do Arsenal (posto clínico localizado no edifício do Arsenal da Marinha equipado com sala de operações); Refeitório do Lar do Pescador do Bom Sucesso inaugurado a 7 de julho de 1943, onde os pescadores encontravam condições mínimas de higiene, alimentação e alojamento (82 camas em sistema de camaratas); Refeitório do Pessoal dos Organismos das Pescas - Lar do Pescador do Cais do Sodré, inaugurado em 21 de outubro de 1943, onde os pescadores podiam ir comprar a refeição para lá consumir ou para levar para o mar e consumir nos intervalos da faina (foi constituído da convicção da miséria de vida dos pescadores, que na maior parte estavam afastados das suas casas e viviam em condições miseráveis e alimentavam-se muito mal, com o intuito de que estes pudessem pelo menos ter uma refeição tranquila e digna a preços que pudessem suportar). Neste refeitório apenas havia uma classe - todos os trabalhadores do mar. Todos aqui podiam vir e pagavam o mesmo pela refeição completa (sopa, prato e pão - 4\$20, ou, caso quisessem vinho, os pescadores pagavam pela refeição completa 5\$10). Este refeitório foi ampliado e passou a contar com um novo refeitório inaugurado no dia 1 de maio de 1948 para servir à classe dos funcionários dos organismos de pesca, e outros ligados a estes organismos, custando a refeição completa 10\$00 (sopa, prato principal, pão, vinho e fruta) (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 67, 1944, p. 8, 11; Ano VII, n.º 72, 1944, p. 12; Ano X, n.º 113, 1948, p. 13-14; Ano X, n.º 122, 1949, p. 3-4; Schwinger *et al.*, 1952, p. 79-83). Eram os pescadores agremiados, que geralmente estavam deslocados de casa, que mais recorriam aos serviços destas instituições, e os pescadores locais recorriam ao conforto do lar, quando existia. Ao longo da década de 1940 foram bastante reforçadas as funções de representação profissional, educação, previdência e assistência das Casas dos Pescadores (Cf. Valle, 1948a, p. 5-6), e os pescadores do bacalhau foram premiados com a realização regular da “Hora da Saudade”¹⁸ (mensagens dos familiares que lhe eram transmitidas para matar saudades enquanto estavam nas águas longínquas), o que se considerava ser uma obra de “assistência moral” (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 134, 1950, p. 30).

Ao nível da assistência médica, a Casa dos Pescadores do Seixal prestou em apenas três meses (entre 29/07/1939 e 31/10/1939), 358 consultas, ministrou 75 injeções, realizou 15 pequenas cirurgias, 294 pensos e 174 visitas domiciliárias, e ao nível dos subsídios pecuniários por doença participou 370\$00. Contava, então, com 605 sócios efetivos e 97 sócios protetores obrigatórios (Jornal do Pescador, Ano I, n.º 11, 1939, p. 10). Na Casa dos Pescadores de Lisboa, de maio a dezembro de 1939, foi prestada a seguinte assistência médica: efetuadas 72 consultas, ministradas 38 injeções, realizadas três pequenas cirurgias, feitos 31 pensos, realizadas quatro visitas domiciliárias, dois partos e houve 37 altas, apoio que abrangeu 170 sócios e 51 familiares dos sócios (Jornal do Pescador, Ano I, n.º 13, 1940, p. 12). Em 31 de dezembro de 1939, a Casa dos Pescadores de Lisboa tinha 562 sócios efetivos, sendo que em 1938 tinha previsto para esta data um universo de 1.340 sócios efetivos (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 17, 1940, p. 11).

A par dessa importante obra social que foi importante e é inegável, Henrique Tenreiro fortalecia os ideais autoritários e fascistas de proteção ao poder instituído, que venerava. Quando foi a revolta dos marinheiros, em 8 de setembro de 1936, foi ao Tejo de forma voluntária reprimir a sublevação, ou seja, os seus próprios camaradas de armas; o que fez humilhando sem necessidade os marinheiros revoltosos (trouxe-os despidos para terra, em sinal de humilhação), e foi assim que caiu nas graças de Salazar e na desgraça para com os seus camaradas. Aqui começa a escalada do poder na teia da corporação. Os militares nunca lhe perdoaram, e foi necessário o regime ruir para que a Armada lhe instaurasse um processo.

¹⁸ A “Hora da Saudade” nasceu de uma iniciativa do Diário de Notícias que prontamente foi acarinhada pelo Grémio do Bacalhau e Emissora Nacional. A primeira emissão aconteceu em Lisboa em 31 de maio de 1942, dos estúdios da Emissora Nacional, e a primeira transmissão exterior em 15 de julho seguinte, em Ilhavo. As famílias dos pescadores não pagavam pelas mensagens que enviavam (Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 161, 1952, p. 25-26).

Em dezembro de 1939, para alegrar o Natal, a Junta Central das Casas dos Pescadores concedeu aos pescadores a quantia de 20.000\$00. Essa verba foi distribuída pelas 14 Casas dos Pescadores já em funcionamento, tendo a do Seixal recebido 500\$00 (Jornal do Pescador, Ano I, n.º 12, 1939, p. 4).

Em início de 1940, o Seixal, a Caparica e a Ericeira passaram a secções na dependência da Casa dos Pescadores de Lisboa. No final do ano, nova reorganização. A Casa dos Pescadores de Lisboa manteve as secções do Seixal e da Caparica, e a Ericeira passou a ser uma seção da Casa dos Pescadores de Cascais (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 24, 1940, p. 2). Procurava-se a melhor cobertura geográfica do espaço para se tornar o processo mais económico e para se chegar ao maior número possível de pescadores. A Casa dos Pescadores de Lisboa tinha 88 sócios obrigatórios, e havia três na secção do Seixal (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 17, 1940, p. 11).

Em 30 de abril de 1940, já estava bastante avançado o núcleo duro da rede de Casas dos Pescadores no Continente, com 15 Casas e três secções em funcionamento, totalizando os inscritos: 21 mil sócios efetivos, 900 sócios protetores obrigatórios e 50 voluntários (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 22, 1940, p. 4-8). Em 1944 eram já 24 as Casas dos Pescadores constituídas ao longo de toda a costa continental, incluindo nesse número as secções, que totalizavam 36.394 associados pescadores (indiretamente a assistência chegava aos seus familiares, o que eleva este número para alguns milhares), e a rede só ainda não tinha chegado aos territórios insulares (Tenreiro, 1944, p. 6-7, 9). Em fins de 1950 eram 27 as Casas dos Pescadores, incluindo três nos territórios insulares (Funchal, Horta e Ponta Delgada), e estavam aqui inscritos 53.442 sócios efetivos (Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 157, 1952, p. 16). Em dezembro de 1956 eram 28 as Casas dos Pescadores, das quais cinco eram nos territórios insulares (foram acrescentadas Vila do Porto e Angra do Heroísmo), e duas secções (Seixal e Ericeira) e quatro postos (Fuzeta, Albufeira, Vila Real de Santo António e Quarteira). Em 31 de dezembro de 1957 mantinham-se as mesmas 28 Casas dos Pescadores, que tinham 53.326 sócios efetivos, 4.120 sócios contribuintes e 341 outros sócios. Uma década depois, maio de 1967, continuavam a ser 28 casas dos pescadores, das quais 23 ao longo da costa do Continente e uma na Madeira e quatro nos Açores (Jornal do Pescador, Ano XVIII, n.º 215, 1956, p. 43; Ano XX, n.º 241, 1959, p. 15; Ano XXIX, n.º 340, 1967, p. 19).

Em março de 1940, foi inaugurado o posto de Puericultura na Casa dos Pescadores de Lisboa, que dispunha de um médico e de uma enfermeira, e que foi dimensionado para prestar assistência aos filhos dos pescadores desde o nascimento até aos 14 anos de idade, de todos os inscritos na Casa dos Pescadores de Lisboa (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 15, 1940, p. 8; Ano VI, n.º 67, 1944, p. 10). Em 1 de outubro o posto de Puericultura foi transferido para o edifício da Cordoaria Nacional, mas mantiveram-se os serviços oferecidos na Casa dos Pescadores de Lisboa, por ser onde viviam o maior número das gentes do mar, o que se traduziu num reforço do apoio social à classe piscatória (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 68, 1944, p. 10-11). A seguir o mapa dos serviços prestados nos primeiros três meses de atividade, que foram os mais intensos devido ao deficit existente de cuidados de saúde, e logo depois o mapa dos alimentos e refeições servidas ao longo do ano de 1940, onde é bem visível o percurso ascendente. Logo depois um outro quadro, dos serviços prestados aos pescadores nos primeiros três meses de atividade do posto de Puericultura da Cordoaria, onde é possível ver que por ser a classe mais representativa era a mais apoiada, por comparação com os serviços prestados às restantes gentes do mar (aos marinheiros e aos legionários).

Serviços	Meses		
	Abril	Maio	Junho
<i>Doentes inscritos pela primeira vez</i>	70	26	27
<i>Doentes vistos pela segunda vez</i>	157	276	130
<i>Injeções</i>	99	222	51
<i>Pensos</i>	0	15	5
<i>Intervenções de pequena cirurgia</i>	1	0	0
<i>Total dos serviços</i>	327	541	213

TABELA 1 | Serviços prestados no posto de Puericultura na Casa dos Pescadores de Lisboa entre abril e junho de 1940.
Fonte: Jornal do Pescador, Ano II, n.º 19, 1940, p. 11.

	<i>Abril</i>	<i>Maio</i>	<i>Junho</i>	<i>Julho</i>	<i>Agosto</i>	<i>Setembro</i>	<i>Outubro</i>	<i>Novembro</i>	<i>Dezembro</i>
<i>Quilos de alimentos distribuídos</i>	4.634	8.343	6.370	12.928	8.235	14.560	14.257	12.398	11.256
<i>Número de refeições</i>	307	570	410	827	438	807	768	668	540

TABELA 2 | Mapa dos alimentos e refeições servidas no posto de Puericultura na Casa dos Pescadores de Lisboa entre abril e dezembro de 1940.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano III, n.º 36, 1941, p. 10.

<i>Serviços</i>	<i>Classes</i>		
	Pescadores	Marinheiros	Legionários
<i>Doentes inscritos pela primeira vez</i>	81	8	19
<i>Consultas a doentes já inscritos</i>	337	47	65
<i>Injeções aplicadas</i>	55	4	-
<i>Tratamentos (ex. pensos)</i>	83	3	12
<i>Banhos de luz</i>	2	3	-
<i>Vacinação Antivariólica</i>	17	-	1
<i>Vacinação Antidiftérica</i>	2	3	-
<i>Reação à Tuberculina</i>	8	1	-
<i>Análises de Urina</i>	3	1	-
<i>Intervenções de pequena cirurgia</i>	5	-	1
<i>Total dos serviços Prestados</i>	593	70	98
<i>Leite em pó (Nestogénio e Eledon) para 20 crianças que recebiam aleitamento artificial</i>	30,019 Gr. (fizeram 1.759 refeições)	4,815 Gr. (fizeram 160 refeições)	12,467 Gr. (fizeram 538 refeições)
<i>Farinhas lácteas e simples, que alimentavam 30 crianças</i>	35,279 Gr. (fizeram 1.284 refeições)	23,676 Gr. (fizeram 862 refeições)	29,738 Gr. (fizeram 1.082 refeições)

TABELA 3 | Serviços prestados no posto de Puericultura da Cordoaria Nacional em Lisboa entre outubro e dezembro de 1942, por categorias profissionais (pescadores, marinheiros e legionários).

Fonte: Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 68, 1944, p. 11. Nota: Gr. - Gramas.

Tendo subjacente a moral católica e os bons princípios, e a saúde dos pescadores, o regime apostava numa forte campanha contra o problema do alcoolismo na classe piscatória (havia mesmo quem sugerisse o fim das tabernas nas proximidades dos bairros piscatórios). Em quase todos os meios de divulgação, em especial no Jornal do Pescador, eram colocadas notas de advertência com slogans: “mais homens se afogam no vinho que no mar” ou “não vás para a taberna quando desembarcas; a taberna é aquele lugar onde se entra honrado e donde se sai sem vontade nem vergonha” (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 12).

Os bons costumes, a obediência, a dignidade, a humildade, o respeito pela família cristã, o amor da paz, eram elementos nucleares da reeducação moral e cívica, e tudo se processava num contexto de elevada religiosidade. Não faltam referências na literatura da época da ligação de Jesus aos pescadores. Os pescadores transportavam em si a herança de serem os primeiros seguidores de Jesus. Pedro terá sido recrutado por Jesus nas margens do grande lago de Genesaré (ou mar da Galileia) por ser muito laborioso, motivo pelo qual este apóstolo foi considerado patrono dos Pescadores. Os pescadores deviam seguir o exemplo, e ser um exemplo, e o regime não se cansava de lhes mostrar aquele que considerava ser o caminho da honradez do homem e da dignidade.

No final da década de 1930 já tinham sido inauguradas as Casas do Trabalho do Seixal e da Trafaria, tidas como centros instrutivos e educativos das filhas dos pescadores. Como aparece nos textos da altura, formavam as “futuras donas de casa”. A inauguração da Casa do Trabalho da Trafaria contou com a presença de Henrique Tenreiro, em representação da Junta Central das Casas dos Pescadores, do Presidente da Junta de Freguesia da Trafaria (e outros membros da edilidade), do Padre Baltazar de Carvalho, Delegado Marítimo e prior da freguesia, de legionários da terra e do mar, de pescadores, e outros (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 15, 1940, p. 2). O espaço foi assim apresentado: local onde os filhos dos pescadores, dos 10 aos 13 anos, adquirem conhecimentos para o dia-a-dia: as raparigas aprendiam a ser “boas espôsas e boas mães” (significa que recebiam educação moral e aprendiam a costurar, cozinhar, limpar, passar a ferro, etc.), e os filhos recebiam educação profissional e técnica, em complemento à instrução primária que já recebiam na Casas dos Pescadores, e que era igual em todas as Casas (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 24, 1940, p. 3). Na Costa da Caparica, a Escola da secção local da Casa dos Pescadores de Lisboa por esta altura cuidava de 112 alunos, aos quais dava diariamente almoço e merenda (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 22, 1940, p. 8).

É um dado que não se pode negar. Nunca se tinha feito em Portugal, antes da organização corporativa, qualquer tentativa tão ampla de assistência e proteção social aos pescadores e, mais importante, que tivesse resultados objetivos e imediatos. Para alguns homens do mar a perspetiva era elevada, mas nem todos assim pensavam. O problema era a ideologia que suportava a ação política. No entanto, após um período inicial de suspeita e retração, o grosso da população marítima aderiu. Também parece evidente que os marítimos não tinham outras opções, desde logo pela natureza ditatorial de quem governava, que cilindrava sem compaixão qualquer oposição, mas também porque as ancestrais Irmandades e Confrarias Marítimas que sustentavam os compromissos marítimos estavam em más condições, quer no Tejo quer em outras partes do país. Umas estavam sem capacidade de ação, outras tinham mesmo desaparecido, pelo que as Casas dos Pescadores vieram trazer ordem e garantir a assistência e a previdência possível à classe dos pescadores, sendo esta a parte positiva e apelativa do processo.

Na área da instrução, um tema antigo e premente, o progresso foi absoluto com a criação das escolas de pesca. A necessidade de instrução das gentes do mar como forma de combater a insuficiência de conhecimentos náuticos (que era premente na navegação do mar)¹⁹ e os processos de pesca nocivos²⁰, e, simultaneamente, permitir o melhor rendimento possível da pesca através da mais adequada seleção de artes em função dos períodos e dos locais de pesca, era um tema em aberto na nação pelo menos desde o começo do século XIX, sendo disso exemplo as críticas de Constantino Botelho de Lacerda Lobo que considerou a “falta de educação na Arte da pesca he hum dos impedimentos, que mais se oppõe ao adiantamento das pescarias” (Lobo, 1812c, p. 358). Na segunda metade de Oitocentos

¹⁹ Até então a formação era essencialmente prática, os pescadores viviam muito da experiência e dos bons pesqueiros que conheciam, dos palpites (muitos dos quais certos) e da improvisação, como seguindo o mergulhar do alcatraz (Lemos, 1963, p. 45). Havia desconhecimento de alguns rudimentares preceitos de navegar no mar, que no Tejo só colocava em perigo os que faziam pesca para lá do farol do Bugio. “A insuficiência dos conhecimentos náuticos de certos capitães de pesca, - escreveu-se em França - embarcados em navios que fazem as campanhas da Terra Nova e da Islândia, foi já posta em evidência. Esta insuficiência encontra-se no comando dos navios que vão ao largo pescar peixe fresco. A evolução dos métodos da pesca ao largo foi tão considerável, que uma geração inteira de pescadores se encontrou bruscamente obrigada a passar da navegação costeira ao alto mar sem que para isso tivesse a menor preparação. (...) Tornou-se necessário que os patrões possuíssem já uma instrução suficiente que lhes permitisse ler as cartas marítimas, aprendendo a servirem-se delas e, sobretudo, compreender os métodos de observação e cálculo, após o que o marinheiro fica habilitado a seguir a sua rota sobre os mares. Ora esta modesta instrução faltava à maior parte deles. Isso não os impediu de se fazerem ao largo; o seu espírito de observação, mais ainda o seu instinto, permitiu-lhes, é preciso reconhecê-lo, aventurarem-se sem demasiados riscos, ainda que a sua falta de instrução tivesse podido colocá-los em perigo em certas circunstâncias” (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 31, 1941, p. 5). Essas circunstâncias alteravam em função das zonas de pesca. Se o bom conhecimento dos fundos detido pelos “patrões” (capitães dos navios de pesca) lhes permitia navegar no Mar do Norte, com grau de risco mínimo, o mesmo já não sucedia na navegação nos mares da Islândia, na costa Oeste da Irlanda e nas Canárias e sobre as costas de Marrocos e Mauritânia, onde se sucediam as catástrofes com enormes perdas humanas e materiais.

²⁰ “A sua maior e única ambição [do pescador] é apanhar muito peixe, embora para o conseguir sacrifique aos milhares os imaturos das espécies mais valorizadas e de maior consumo. À sua atávica ignorância e hebetismo escapa a grande importância económica que no futuro representariam as espécies ictiológicas tão bárbaramente sacrificadas à sua cupidez e criminoso vandalismo (...). Há, todavia, um meio de combater esse defeito ético: é a educação cultural do pescador, é o ensino nas escolas de pesca (...). No exercício da pesca fluvial deve o pescador ter pleníssimo conhecimento da rede e malhagem a empregar na captura das várias espécies ictiológicas, isto é, aquela que não devaste a criação. Deve conhecer e saber distinguir a rede nociva da que o não é, e só assim, conhecedor da sua profissão e plenamente consciente dos seus deveres, poderá o pescador evitar, não só a devastação dos imaturos de peixes mas também eliminar do sistema de pesca o nefasto «arrasto»”. Eu sei que temos uma legislação que regula o exercício da pesca nas nossas águas territoriais; não ignoro também que temos vários decretos que proibem sob severas penalidades o emprego de artes nocivas, mormente no Tejo e Sado; mas à inobservância do que nesses decretos se estatui e regulamenta se deve em grande parte o abusivo emprego das «artes» de «arrasto» nas nossas águas interiores. À criminosa solécia do pescador, que não trepida em sacrificar os imaturos de peixes, embora estes pelo seu ínfimo tamanho raramente atinjam valor comercial, e ainda à devastação feita pelo «arrasto» nos vários fundos pesqueiros, devemos atribuir a causa primária, a causa eficiente da escassez do pescado no rio e na costa da Galé (Setúbal)” (Nascimento, 1946, p. 71-72).

essa necessidade acentuou-se devido à introdução de inovações tecnológicas na atividade, e José Silvestre Ribeiro republicou nas Resoluções do Conselho de Estado um conjunto de artigos inicialmente publicados no *Jornal do Commercio*, entre julho e outubro de 1866, onde reforçava os argumentos de Lacerda Lobo: “Parece, á primeira vista, que um pescador não necessita de conhecimentos especiaes, e que o exercicio de sua industria é puramente material. Não é, porém, assim. O bom pescador (...) deve ter um cabal conhecimento da costa e mares onde faz as suas pescarias (...)” (Ribeiro, 1868c, p. 213).

Em 1890, seria Baldaque da Silva a propor a educação profissional para os pescadores como forma de colmatar falhas na sua preparação. No começo da Primeira República legislou-se sobre as condições necessárias a cumprir pelos capitães dos navios de pesca (art.º 16.º da Lei de 26 de fevereiro de 1911), cujos exames prescritos se fossem aplicados (que não foram) eventualmente conduziriam a uma redução substancial da frota de pesca, porque os patrões dos barcos tinham um deficit de instrução náutica (*Jornal do Pescador*, Ano III, n.º 31, 1941, p. 6-7). Mais tarde, depois das conferências do Professor Julien Thoulet na Escola Naval de Lisboa (1924), foram instituídas as escolas de pesca e de ensino profissional (Decreto n.º 10:167 de 8 de outubro de 1924, p. 1417-1419; Nascimento, 1946, p. 84). Em 1927, no I Congresso Nacional de Pesca e Conservas, o Comandante Marcelino Carlos colocou em evidência as escolas da pesca, que considerou fundamentais para reduzir o alcoolismo, melhorar o comando das embarcações e o conhecimento dos pescadores (Marques, 1944g, p. 73-74; Araújo, 1947, p. 15). Apesar de se reconhecer a necessidade urgente de instruir os pescadores, por vicissitudes várias, nomeadamente a complexidade do processo, nada avançou.

Só durante o Estado Novo é que as escolas de pesca foram efetivamente colocadas em prática, num longo e difícil caminho de operacionalizar, como é fácil de supor. Para além das dificuldades orçamentais e de operacionalização, pois não se podia parar a atividade para formar os agentes nem colocar os pescadores a custear a sua formação, muitos pescadores ainda duvidavam da pertinência da formação, outros nem gratuita a queriam porque recusavam livros e aulas teóricas, e outros de tão intensa a lida diária do mar por falta de disponibilidade simplesmente a ostracizavam, e outros não só rejeitavam a instrução como impediam os seus filhos de a receber.²¹

O processo começou com a inclusão da alínea b) da Base II na Lei n.º 1:953 de 11 de março de 1937²², e ganhou forma em 1941 com a publicação do relatório da sua justificação, seus objetivos e sua orgânica, e respetivas bases regulamentares (*Jornal do Pescador*, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12; Araújo, 1947, p. 16-20), onde se observam algumas alterações vincadamente ideológicas face à proposta legislativa da Primeira República. Uma delas, a questão da reeducação moral e cívica, procurando-se os bons costumes, a obediência, a dignidade, o carácter, a humildade, o fortalecimento da vontade, o respeito pela família cristã, o amor da paz, a pureza do coração, o respeito humano, os bons exemplos, a importância da obra de Deus, que se entende como um conjunto de deveres para o aperfeiçoamento individual com vista ao engrandecimento coletivo (da pátria), portanto, um pacote completo de patriotismo e preceitos éticos, morais e civilizacionais (o que é bem e o que é mau, o que é certo e o que é errado, o que é correto e o que é incorreto), como se observa nas inúmeras publicações sobre o tema da autoria do Dr. Constantino Varela Cid que realizou nos periódicos e outros meios de difusão afetos ao regime (Cid, 1944, p. 12-14, 1945, p. 43-57; 1947, p. 49-70), e que também foi o autor do Hino dos rapazes da Escola Profissional de Pesca de Lisboa (*Jornal do Pescador*, Ano VI, n.º 68, 1944, p. 8-9).

Aquela que mais nos chamou à atenção, pelos efeitos de modelação social, foi o assumir como regra geral que os filhos dos pescadores eram os melhores a pescar e eram os que tinham as qualidades necessárias para a vida do mar, e por isso eram os mais aptos a ingressar nas escolas de pesca, o que também se regista na máxima da altura: “filho de pescador sabe pescar”, e, em consequência, só permitir o acesso às escolas elementares aos filhos dos pescadores, estando os demais excluídos, mesmo os provenientes de atividades conexas às pescarias. Ou seja, ser filho de pescador era condição de acesso à escola de pesca elementares. E, para chegar a esse fim, determinar que os pescadores e os seus filhos estavam “isentos do pagamento de propinas ou de qualquer mensalidade obrigatória, para a frequência dos vários cursos das escolas de pesca” (XVII Base do Regulamento) (*Jornal do Pescador*, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12). Aos alunos da escola da pesca profissional o acesso não obrigava à

²¹ Os pais preferiam ter os filhos na sua companhia na faina para ajudarem no ganho do sustento da família, do que enviar os filhos para a escola. Não obstante se acreditar que os pais se regiam por costumes antigos e não acreditavam no valor da escola, é inegável que as dificuldades económicas por que passavam ajudam a perceber as suas motivações, sendo neste aspeto fundamental a atuação das escolas da pesca, pois sempre ajudavam a mitigar alguma da falta de instrução na classe dos pescadores (*Jornal do Pescador*, Ano VII, n.º 80, 1945, p. 3).

²² Na al. b) da base II, sob a égide da “Educação e Instrução”, esta Lei estipulava que as Casas dos Pescadores tinham como fim o “ensino elementar aos adultos e crianças; rudimentos de instrução profissional, compreendendo o aperfeiçoamento da arte da pesca” (Lei n.º 1:953 de 11 de março de 1937, p. 207).

parentalidade pesqueira, mas nas condições de admissão constituía fator preferencial a frequência do curso das escolas rudimentares ou elementares de pesca, sendo essas só frequentadas por familiares de pescadores. Ademais, ao formando desta escola era garantida uma carreira e um futuro: “todos os que tirem os cursos na escola, terão colocação garantida” (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 2; Araújo, 1947, p. 20).

“A idéia não é nova mas, como tantos outros aspectos da vida nacional, só o Estado Novo lhe vai dar realização prática e cuidadosamente estudada.

Se é certo que não se pode ser pescador sem se ter vocação (a pesca é uma arte e, como tôdas as artes, a intuição é fundamental) não é menos exacto que a vocação é insuficiente para que se seja um bom e completo pescador.

A experiência demonstrou já eloquentemente que a intuição deve ser aproveitada com base na preparação profissional. É dentro dêste princípio que o Governo decidiu criar as primeiras escolas de pesca no continente. Esta decisão constitui, de resto, uma nova etapa no desenvolvimento da política de protecção às nossas actividades de pesca.

A escola de pesca terá de criar e cultivar nos alunos o culto da profissão que vão exercer, dando-lhes uma educação de homem do mar, auxiliada com os necessários conhecimentos teóricos da indústria da pesca. (...)

E assim vão nascer, efectivamente e com um sentido prático utilíssimo, as Escolas de Pesca no nosso país” (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-3).

Desta forma, orientava-se o conhecimento laboral das fainas da pesca para que fosse transferido de pais para filhos, e, por inerência, que o filho de pescador também fosse pescador.²³ O mesmo se fazia com os agricultores, como se pode ler no Relatório de criação das Escolas de Pesca: “é um dom que nasce com o individuo, que o atrai para o mar, da mesma forma que o filho do lavrador é atraído para a terra” (Araújo, 1947, p. 17). A expectativa profissional, e a mobilidade social vertical, conceitos contemporâneos de Pierre Bourdieu, não tinham cabimento nesta altura. No entanto, os alunos diplomados pela escola de pesca e que tivessem um bom desempenho prático nas fainas do mar, atestado pelos capitães dos lugres e dos arrastões, tinham a possibilidade de mudar de posição dentro do grupo (mobilidade social horizontal), porque era-lhes concedida uma bolsa para o curso de pilotagem na Escola Náutica, aspirando a ascender a Oficial Pescador (Araújo, 1947, p. 22). O condicionamento à admissão aos cursos de moços nas escolas de pesca justificava-se por as escolas de pesca serem suportadas integralmente pela Junta Central das Casas dos Pescadores, ou seja, a frequência das escolas era considerada uma regalia exclusiva aos seus associados, pescadores e seus familiares (Araújo, 1947, p. 16). De referir que a frequência destas escolas não era obrigatória.

As escolas de pesca superiormente aprovadas tinham por missão preparar os alunos para o exercício da pesca longínqua, do alto, costeira, dos rios e lagunas, e estavam organizadas em três escalões: escolas profissionais, escolas elementares, e escolas rudimentares. Em Lisboa existia a escola profissional, que era o motor do sistema, e nas proximidades existia a escola rudimentar da Caparica, e outras duas em Cascais e Ericeira. Estas escolas serviam aos filhos dos pescadores, porque as suas filhas recebiam a doutrina cristã, o ensino doméstico (serviço à cozinha, serviço de mães, onde aprendiam a cuidar dos filhos, etc.), e a instrução de corte e costura nas “Casas do Trabalho” (Tenreiro, 1944, p. 14-18; Araújo, 1947, p. 17). Como referiu Henrique Tenreiro (1944, p. 14), todo o ensino ministrado às filhas dos pescadores tinha como objetivo “a formação necessária para bem desempenharem, no futuro, o seu papel de boas espôsas e boas mães”. As escolas de pesca nacionais estavam organizadas de forma muito diferente das espanholas, onde também estavam em criação (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 85, 1946, p. 39).

A Junta Central da Casa dos Pescadores centralizou a organização das Escolas, que instalou em todos os portos e centros piscatórios com a colaboração dos Grémios da Pesca. As escolas da pesca funcionavam à beira-mar para não condicionar a vida dos alunos, uma vez que tinham de estudar e, em simultâneo, trabalhar nas fainas do mar. Eram dirigidas por um diretor, intitulado “Diretor das Escolas de Pesca”, que tinha como missão assegurar que também as escolas de pesca cumpriam a sua missão, conforme instituída nas Bases do Regulamento. Era o diretor que assinava os diplomas, em conjunto

²³ Enquanto que durante a Primeira República se pretendia criar escolas de pesca primárias para ministrar conteúdos teóricos e práticos de navegação e pesca aos filhos dos pescadores e a todos os outros que tivessem interesse, desde que já tivessem 18 anos de idade completos e cumprissem outras exigências de saúde, instrução básica, e tempo mínimo de ligação ao mar (Decreto n.º 10:167 de 8 de outubro de 1924, p. 1418-1419), durante o Estado Novo criaram-se as escolas elementares para educar e preparar exclusivamente os “filhos de pescadores com a idade compreendida entre os 10 e 14 anos, para o exercício da profissão de moços-pescadores na pesca ribeirinha, lagunar, costeira e longínqua” (n.º 1 da III Base do Regulamento), onde também poderia ser ministrado o ensino primário aos pescadores adultos analfabetos que o quisessem frequentar de forma voluntária e desde que a escola tivesse possibilidades de o ministrar (artigo único da III Base do Regulamento) (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 7-8).

com o secretário do conselho escolar, dado aos alunos quando terminavam com sucesso a formação integral (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12).

As condições de acesso, os destinatários e os programas de ensino foram alterando ao longo do tempo, e eram os seguintes na década de 1940:

I. As **escolas rudimentares de pesca** funcionavam em pequenos centros piscatórios, a instrução era dada pelos pescadores mais respeitados, conhecedores e experientes, e tinham como missão dar os filhos dos pescadores, primeiro com menos de dez anos de idade, depois entre os 8 e os 12 anos de idade, os primeiros ensinamentos para que se interessassem pela profissão, onde se incluía conhecimentos de marinharia e de pesca local, como o manuseamento de cabos náuticos, execução de nós, manufatura e reparação de redes e de aparelhos de pesca, e manutenção e reparação de pequenas avarias nas pequenas embarcações da pesca local (Tenreiro, 1944, p. 18; Ministério da Marinha, 1966a, p. 462). Estas escolas terão, mais tarde, abrangido os filhos dos pescadores dos 8 aos 14 anos de idade, e incluíram uma primeira instrução primária, ou seja, a educação e preparação marítima era lecionada juntamente com o ensino primário (Araújo, 1947, p. 17).

II. As **escolas elementares de pesca** ofereciam instrução primária, mas a sua orientação era essencialmente direcionada ao conhecimento prático da atividade.²⁴ Tinham a missão de ensinar aos filhos (e não filhas) dos pescadores com idades compreendidas entre os 10 e os 14/15 anos conhecimentos da arte de marear, de rendeiros, dos sistemas de pesca (redes), das espécies, e dos melhores processos de procura e captura, e também instruíam pescadores adultos analfabetos, de forma voluntária, como se verá no quadro síntese a seguir. Destas escolas saíam os moço-pescadores para a pesca ribeirinha, lagunar e costeira, com especial vocação para a pesca costeira e da sardinha²⁵, que era muito importante para o abastecimento da indústria conserveira e era uma boa fonte de rendimento do Estado. Estas escolas funcionavam em regime de semi-internato, à exceção da escola de Tavira, inaugurada em 1944, que estendia a sua ação a todo o Algarve e funcionava em regime de internato, e os seus diretores eram os capitães dos portos, que acumulavam a função com a de Presidentes das Casas dos Pescadores (Tenreiro, 1944, p. 18; Araújo, 1947, p. 18-19; Ministério da Marinha, 1966a, p. 450).

III. As **escolas profissionais de pesca** tinham a missão de preparar os alunos/pescadores com os elementos essenciais para comandar e dirigir embarcações de pesca. Era frequentada por rapazes, inicialmente dos 13 a 15 anos, mais tarde dos 16 aos 19 anos (não inferior a 15 anos), que saíam daqui preparados para exercer a função a bordo de arrais de pesca local e de pesca costeira. Desta escola saíam pescadores preparados para muitas outras atividades, nomeadamente para as pescas distantes do arrasto e do bacalhau, e também para contramestre de bordo, mestres de redes, e mestres de cerco americano (Araújo, 1947, p. 20-21; Ministério da Marinha, 1966a, p. 450).

A primeira escola profissional de pesca foi instalada no Largo da Princesa em Pedrouços (Lisboa), e teve como diretor o Comandante Valente de Araújo, oficial da Marinha de Guerra. O Diretor Geral das Escolas Profissionais era o Comandante Quelhas Lima (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12; Ano IV, n.º 38, 1942, p. 1-4; Ministério da Marinha, 1966a, p. 451-452).

Esta escola era a sede de toda a rede nacional, e funcionava num edifício próximo do rio, onde os alunos tinham as aulas teóricas. Dispunha de dois escaleres no Tejo para as aulas práticas, uma traineira motorizada e uma baleeira. O corpo docente era constituído pelo Comandante Zola da Silva e por dois Tenentes (Braz e Cardoso), que lecionavam conteúdos de navegação, pequenas embarcações, oceanografia, biologia marinha e pesca, e pelo Dr. Galvão Rocha, Professor de Higiene. O corpo docente também lecionaria conteúdos de educação moral e cívica (Cid, 1945, p. 43-57; 1947; 49-70), tanto que eram realizadas com frequência festas religiosas na Escola Profissional de Pesca de Pedrouços, que tinha uma capela onde os formandos que concluíam a parte teórica dos cursos eram crismados, antes de embarcarem nos lugres bacalhoeiros e arrastões (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 65, 1944, p. 17).

²⁴ Os agentes do corporativismo consideravam, verbalizavam e escreviam, que a pesca era como a caça, que não se podia ensinar, e que só se podia aprender de forma natural com a prática da vida no mar por quem tinha paixão pelo mar e vocação/instinto de pescador, que consideravam ser, somente, os filhos dos pescadores (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12; Araújo, 1947, p. 17-18).

²⁵ Realizada para além da área da Capitania do Porto de Lisboa, ou Delegação Marítima de registo da embarcação, mas à vista da costa.

A instrução começava com um “período escolar”, onde aprendiam a teoria da indústria da pesca com base em disciplinas e instruções práticas, e imediatamente a seguir passavam por um “período de aplicação”, parte prática realizada a bordo dos diversos tipos de embarcações, onde dispunham dos meios que não existiam nas escolas e que lhes permitia pôr em prática o que tinham aprendido nas escolas. Os cursos tinham diferentes datas de início, definidas em função dos normais períodos das pescarias a que eram dirigidos, pois só assim poderiam fazer o período de aplicação (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12; Ministério da Marinha, 1966a, p. 451).

Esta primeira Escola de Pedrouços serviu de modelo e posteriormente orientou a instalações de outras escolas, onde passaram a ser lecionados os cursos da escola principal em função das necessidades locais. Aqui se iniciou em outubro de 1941, com 40 rapazes todos filhos de pescadores, em regime de internato, o primeiro curso de preparação de moços-pescadores, perspetivando-se a abertura de novos cursos em função da possibilidade da escola e das necessidades da indústria da pesca (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12; Ano IV, n.º 38, 1942, p. 1-4). Outra fonte refere que esta escola começou a funcionar em outubro de 1940, apenas com 34 alunos (Ministério da Marinha, 1966a, p. 452).

Em fevereiro de 1942, largaram do Tejo os primeiros três arrastões (Santa Joana, Santa Princesa e Álvaro Martins Homem) com destino à Terra Nova e Gronelândia, dando início à época de 1942 da pesca do bacalhau. Antecipar a ida dos navios do arrasto visava fazer duas campanhas em cada ano (os arrastões iam pescar e voltavam ao Tejo para desembarcar enquanto os lugres estavam a fazer a pesca à linha, depois voltavam para os bancos para uma segunda campanha). Estes navios tiveram uma missão extra: levar a bordo alguns alunos da primeira “fornada” da Escola Profissional de Pesca de Pedrouços. Em cada um destes arrastões partiram dois alunos para o “período de aplicação”, segunda etapa da formação. Em abril, com igual cerimónia e procedimento, foram os lugres a partir de Belém levando doze alunos (portanto, foram 18 os que embarcaram para a pesca do bacalhau). Os alunos trabalhavam a bordo das embarcações como “moços-pescadores”, constituindo este o início prático da vida no mar. De notar que os restantes 22 alunos, também já formados, foram empregados nos barcos de pesca de arrasto e costeiros matriculados nas Delegações Marítimas do Tejo (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 3, 5,12; Ano IV, n.º 40, 1942, p. 2-3, 5-6).



FIGURA 3 | Escola de Pesca de Pedrouços (Belém, Lisboa, Portugal), em outubro de 1965.

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa. Código de Referência: PT / AMLSB / CMLSB / PCSP / 004 / SER / 007651. Autor: Armando Maia Serôdio. Disponível em: <https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/Imagem.aspx?ID=3973413&Mode=M&Linha=1&Coluna=1>.

ESQUEMA RESUMIDO DA ORGANIZAÇÃO INICIAL - ANO DE 1940 ²⁶

(Jornal do Pescador, Ano III, n.º 30, 1941, p. 2-12).

ESCOLAS ELEMENTARES (formava especialistas da pesca)

Formação de filhos de pescadores

Condições acesso: robustez física, visão e agudeza auditiva para a profissão de pescador, e não sofrer de doença nem de doença contagiosa, e ter bom comportamento;

Condições de frequência: rapazes, dos 10 a 15 anos, filhos de pescadores;

Regime: semi-internato (uma refeição fornecida pela escola);

Objetivo: aprender noções elementares de marinhagem e de pesca que os habilitassem ao conhecimento dos princípios da profissão a bordo dos diversos tipos de embarcação;

Período escolar: o ano letivo iniciava em 15 de outubro e terminava em 15 de julho;

Período de aplicação: de 16 de julho a 30 de setembro;

Saída Profissional: moços-pescadores na pesca ribeirinha, lagunar e costeira;

Custo: isento de propinas, taxas ou mensalidades obrigatórias.

Formação de adultos pescadores

Condições de acesso e frequência: pescadores voluntários, adultos e analfabetos;

Objetivo: pescadores que por vontade própria procurassem alfabetizar-se e aperfeiçoar o conhecimento da atividade, numa lógica muito próxima daquela que até há bem pouco tempo promoveu o “programa Novas Oportunidades”;

Condicionantes: a escola ter lotação para ministrar o ensino primário a este público;

Custo: isento de propinas, taxas ou mensalidades obrigatórias.

ESCOLAS PROFISSIONAIS (formava oficiais pescadores)

Condições acesso: robustez física, visão e agudeza auditiva para a profissão de pescador, e não sofrer de doença nem de doença contagiosa, e ter bom comportamento;

Condições de frequência: rapazes, inicialmente dos 13 a 15 anos, mais tarde dos 16 aos 19 anos, que tinham de saber ler, escrever e fazer as quatro operações aritméticas;

Regime: internato (nos moldes da escola de alunos marinheiros dependentes do Ministério da Marinha);

Período escolar e período de aplicação dos vários cursos:

Curso de preparação de moço-pescador para a pesca do arrasto: período escolar com início em 1 de outubro e término a 30 de junho, e período de aplicação entre 1 de julho e 30 de setembro, nos arrastões;

Curso de preparação de moço-pescador para a pesca do bacalhau: período escolar com início em 1 de outubro e término a 10 de março, e período de aplicação entre 11 de março e 31 de outubro, nos bacalhoeiros;

Curso de preparação de moço-pescador para as demais pescas: período escolar com início em 1 de outubro e término a 30 de junho, e período de aplicação entre 1 de julho e 30 de setembro;

Objetivo: preparar os alunos com os elementos essenciais para comandar e dirigir embarcações de pesca;

Saída Profissional: moços-pescadores na pesca do arrasto e do bacalhau, preparação de pescadores para arrais de pesca local e costeira, contramestres de bordo, mestres de redes, de cerco americano, de galeão ou de traineira, e outros do escalão de mestragem, e preparação de segundos pilotos com o curso da Escola Náutica para o exercício da profissão de pilotos-pescadores;

Custo: os filhos dos pescadores estavam isentos de propinas, taxas ou mensalidades obrigatórias.

Nota: nos anos seguintes o funcionamento das escolas de pesca e a formação ministrada foi alterando, mas a matriz de funcionamento e ideologia era a mesma. Sobre o funcionamento na década de 1960 consultar artigo do Comodoro Álvaro Valente de Araújo (Araújo, 1963, p. 205-216).

²⁶ Sobre os cursos da escola profissional, e sobre o movimento dos alunos, consultar Araújo (1947, p. 15-28) e Ministério da Marinha (1966a, p. 449-452).

Para concluir com a concisão a que estamos obrigados, e com foco no objetivo deste trabalho, não podemos deixar de notar que o funcionamento destas escolas foi essencial à persecução da estratégia corporativista para as pescas. A formação elementar de conhecimentos teóricos e práticos de navegação e pescas, e sobretudo a formação profissional para comandar e dirigir embarcações (tema antigo na nação), permitiram guarnecer a frota pesqueira das diferentes regiões com profissionais mais bem qualificados e preparados e permitiu dilatar o número de embarcações, o que se traduziu num progressivo aumento nas capturas nas águas costeiras, do alto e longínquas, que foram fundamentais ao abastecimento interno e ao maior equilíbrio da balança comercial. Dúvidas não podem existir que sem esta formação não existiria tão bom desempenho a bordo dos barcos da sardinha e do arrasto, na pesca costeira e do alto, e sobretudo na pesca longínqua, dadas as funções específicas da pesca do bacalhau à linha de mão, aparelhos e arrasto a bordo dos lugres bacalhoeiros. A formação/instrução não foi tão incisiva na pequena pesca local, não era esse o objetivo do regime, mas dada a integração dos vários níveis da atividade acabou por aí chegar, no quadro da formação elementar, nível onde se formavam os moços-pescadores da pesca ribeirinha, lagunar e costeira, por onde também passavam os jovens pescadores da área do estuário do rio Tejo.

Importa notar que embora o artigo 22.º do Decreto-lei n.º 23:764 de 13 de abril de 1934 determinasse que para os cargos de mestre costeiro, mestre de cercos, galeões e traineiras e embarcações de pesca costeira, contramestres, arrais de tráfego e pesca local, arrais de pesca costeira e marinheiros, era necessário realizar exame para obter a respetiva “carta de aprovação no exame”, que era passada pelo Departamento Marítimo do Centro ou pela Capitania do Porto de Lisboa, a verdade é que o exame focava maioritariamente conteúdos da marinha mercante e não da marinha de pesca. Ou seja, os mestres de pesca podiam ter carta sem conhecimento acerca do acondicionamento do pescado a bordo, refrigeração ou salga, matérias não constantes do exame, o que os tornava pouco úteis para trabalhar em navios mais modernos. O mesmo acontecia com os arrais de tráfego e pesca local, que se submetiam a exame para obtenção da carta exclusivamente com a experiência adquirida (Decreto-lei n.º 23:764 de 13 de abril de 1934, p. 467-489). Esta desadequação da legislação que regulava a concessão de cartas ao pessoal marítimo, que existia porque também não existiam pessoas com a formação adequada, foi suprimida pela ação das escolas de pesca, e mais tarde viria a existir plena integração quando se tornou obrigatório um curso, obtido nas escolas de pesca, para obtenção de uma carta.

Nesta complexa organização corporativa piramidal, os pescadores mantinham o contacto com o poder Central, representado pelos Ministérios da Marinha e das Corporações e Previdência Social, através da Delegação do Governo nos vários Grémios das Pescas e na Junta Central das Casas dos Pescadores - Henrique Tenreiro. O contacto podia ser estabelecido de forma mais direta em relação ao Ministério da Marinha, pela maior proximidade ao Comandante da Capitania e das Delegações Marítimas. O contacto entre os trabalhadores e as entidades patronais fazia-se igualmente através das Casas dos Pescados e da respetiva Junta Central, e ainda através das escolas de pesca e dos centros de ação social. A organização corporativa das entidades patronais fazia-se através dos grémios, a quem cabia dar cumprimento ao que fosse definido pelo governo porque isso era “mais conforme com o interesse coletivo”²⁷ e estava na base do lema da governação: “tudo pela Nação, nada contra a Nação”.

Os homens do mar, incluindo os do estuário do rio Tejo, aderiram à nova organização e gestão das pescas: trabalhavam com afinco e empenho, eram dignos e obedientes, e compareciam e tomavam parte em eventos públicos quando lhes era pedido, como se observa dos vários eventos publicitados ao longo dos anos no Jornal do Pescador, ou na inúmera documentação que integra o fundo documental da “Comissão de Extinção das Instalações do Almirante Henrique Tenreiro” disponível no Arquivo Histórico da Marinha. Neste processo Henrique Tenreiro foi fundamental, e se separarmos o seu contributo para o robustecimento da atividade pesqueira na perspetiva educacional, industrial e organizacional e das condições sociais dos pescadores, daquela que foi a sua marca fascista, de intervenção repressora nos bastidores para sustentar o Estado Novo Corporativista, de que era fervoroso defensor, observamos uma pequena mas importante obra social no setor das pescas, sem paralelo até então no nosso país, neste que foi o mais pujante e emblemático do trabalho da corporação.

Desdobrava-se em eventos por todo o país, era a personagem mais presente na vida dos pescadores, misturava-se com eles e emocionava-se nos eventos públicos, procurava melhorar-lhes as condições de vida procurando ser o seu grande patriarca, e por tudo isso, eles admiravam-no (Garrido,

²⁷ O Decreto-Lei n.º 23049, de 23 de setembro de 1933 (p. 1658), determina: “Os grémios exercem a sua acção exclusivamente no plano nacional e com respeito absoluto pelos superiores interesses da Nação, sendo-lhes por isso vedada a filiação em quaisquer organismos de carácter internacional ou a representação em congressos ou manifestações internacionais, sem autorização do Governo” (artigo 2.º); “Os Grémios devem subordinar os respectivos interesses aos interesses da economia nacional, em colaboração com o Estado e com os órgãos superiores da produção e do trabalho, e repudiar simultaneamente a luta de classes e o predomínio de plutocracias” (artigo 3.º).

2001, p. 851). Era alvo de frequentes e entusiásticas homenagens prestadas por armadores, capitães e tripulantes das frotas de pesca, e por pescadores e funcionários das organizações de pesca. Rendia-se a homenagens de admiração, carinho e simpatia. Considerava justa e necessária a vassalagem ao Governo pelo que tinha feito em termos de assistência (melhoria das condições de vida dos pescadores e medidas de proteção ao trabalho) e de ampliação da frota de pesca. O sentimento era de que agora nada se tinha prometido e tudo se estava a fazer, enquanto antes tudo se tinha prometido e nada se tinha feito, e por isso as edições mensais do “Jornal do Pescador” mostravam sistematicamente que o Estado Novo Corporativista só estava a fazer aquilo que já antes se tinha diagnosticado como em falta, ou como errado, mas que nunca ninguém teve a coragem e a ousadia de corrigir. Henrique Tenreiro nunca esquecia de lembrar isso aos pescadores, especialmente quando lhes levava oferendas, ao mesmo tempo que também não esquecia de lhes lembrar que a obra não era sua, mas sim de Salazar, a quem se desmanchava em vénias (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 111, 1948, p. 10).

Esta década termina com o Estado a endurecer a posição face à utilização de artes de pesca nocivas e ilegais no estuário do rio Tejo, procurando acabar com décadas de indulgência e permissividade. Importa recordar que o Decreto n.º 18:687 de 29 de julho de 1930, que proibiu o uso de artes de pesca nocivas nas águas interiores, e substituiu outros anteriores de igual propósito, nunca foi cumprido, como os anteriores também o não tinham sido. Todos os anos os pescadores pediam dispensa do seu cumprimento invocando, primeiro, que com as novas regras iam ter menos rendimentos, e segundo, não possuíam recursos suficientes para adquirirem artes não nocivas, de custo mais elevado. Como sempre, era a extrema pobreza de muitos pescadores que justificava a autorização para continuarem a utilizar artes de pesca proibidas e nocivas, situação que se foi arrastando no tempo. Em outubro de 1938, consta que chegaram ao Ministério da Marinha exposições de outros departamentos do Estado e representações dos pescadores que sempre exerceram legalmente a indústria da pesca a colocarem em evidência os efeitos nefastos decorrentes da utilização das artes nocivas, e alertando que o número dessas artes estava a aumentar quando deveria estar a diminuir (Diário de Notícias, ano 75, n.º 26.525, 12 de dezembro de 1939, p. 1-2).

Os pescadores viviam em condições modestas, a generalidade beirava à pobreza, mas eram pessoas bem dispostas e sempre dotadas de um linguajar apimentado. Ora repare-se nas alcunhas que davam entre si, e que utilizavam no quotidiano, através de uma quadra recitada na comunidade piscatória do Montijo: “Há muitos anos atrás no bairro dos pescadores havia o tio caralhotas que foi com o tio ze pichota a procura do ze alho para ir a pesca do tramalho mas depois apanharam o cara.....É um peixe que não tem espinhas”.²⁸

O Estado considerou que as práticas nocivas e ilícitas, em desrespeito pela lei, tinham de acabar, desde logo porque não cabiam num regime de poder forte, autoritário e dirigista, mas também porque iriam conduzir à extinção das espécies no estuário do rio Tejo. Iniciou o diálogo com os pescadores, comprometendo-se a adquirir novas artes para fornecer aos extremamente pobres, que depois teriam de pagar a prestações, e, simultaneamente, começou a preparar um novo decreto para a pesca nas águas interiores que definia os tipos de artes permitidas e as condições do seu emprego (Diário de Notícias, ano 75, n.º 26.525, 12 de dezembro de 1939, p. 1-2). A ideia era não conceder mais qualquer utilização de redes nocivas e ilegais após 31 de outubro de 1939.

Os pescadores do estuário do rio Tejo, em especial os do Montijo, que mais utilizavam artes de pesca nocivas e proibidas por lei, tudo fizeram para evitar a alteração da regulamentação das artes de pesca, e bateram-se com dignidade pelas suas pretensões. Unidos em torno de uma comissão de pescadores enviaram um ofício ao Presidente da Câmara Municipal do Montijo lamentando estarem proibidos de pescar no estuário do rio Tejo, desde 7 de julho de 1939, por decisão da Delegação Marítima do Barreiro, e apelaram à revogação da nova regulamentação, sentenciando que se assim não acontecesse cerca de 900 pessoas iriam para a miséria, que eram 300 pescadores e as suas famílias. Argumentavam, em sua defesa, que havia muitas chinchas, chinchorros e artes submarinas (como eram conhecidos os tapa-esteiros que funcionam sem autorização) a serem usadas no estuário do rio Tejo, essas sim responsáveis pela morte de muita criação miúda, e que não tinham sido proibidas. Sem sucesso (AMMTJ, Câmara Municipal do Montijo, *Correspondência Recebida*, 1939, 12, *apud* Correia, 2010, p. 22).

Entretanto, a última autorização para os pescadores utilizarem artes ilegais e redes ilegais acabou em 31 de outubro, e não foi prorrogada, nem o Estado entregou as novas artes de pesca, iniciando-se uma crise social que só não foi pior pela intervenção do Padre Cruz (Diário de Notícias,

²⁸ Informação prestada pelo arrais aldeano Diogo Capitão, proprietário, armador e arrais da embarcação “Alice”, também membro da Direção da Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), em 18/06/2020.

ano 75, n.º 26.524, 11 de dezembro de 1939, p. 1; ano 75, n.º 26.525, 12 de dezembro de 1939, p. 1-2). Em 11 de dezembro de 1939, o Diário de Notícias noticiava:

“trezentos pescadores do Montijo estão a viver dias amargos. Estão a passar as maiores privações. Estão sem trabalho. Houve tempo em que não lhes faltava o peixe, e por consequência pão. Porque eram pescadores, pescavam. Tinham os seus barcos e as suas redes. Mas o emprego dessas redes, em determinada altura, não lhes foi consentido, porque possuíam malha estreita demais, isto é, com dimensões inferiores às estatuidas nos regulamentos de pesca. O seu caso, desde então difícil, procurou resolver-se, dando-se-lhe um prazo de tolerância, até adquirirem novas redes, que lhe seriam fornecidas pelo Estado e eles pagariam a prestações. Terminou esse prazo. Não mais vieram esses novos apetrechos do seu ofício. E em vez deles chegaram dias de miséria ao Montijo” (Diário de Notícias, ano 75, n.º 26.524, 11 de dezembro de 1939, p. 1).

O Ministério da Marinha no dia seguinte enviou à redação do Jornal uma nota oficiosa a comprometer-se a distribuir sopa para os pescadores mais necessitados e suas famílias, com carácter imediato, e a reduzir o rigor na fiscalização marítima até a situação estar resolvida, não deixando de referir que o “emprego de artes nocivas, com que julgam resolver as dificuldades de momento, comprometerá irremediavelmente o seu futuro, e, o que é pior, o dos pescadores que sempre exerceram legitimamente a pesca no Tejo”. Informou ainda que após publicado o decreto com as novas regras para a pesca em águas interiores a Junta Central das Casas dos Pescadores iria fornecer as artes aos pescadores extremamente pobres, advertindo os pescadores que não deviam “esperar delas rendimento tão grande como o das que usavam [rendimento económico], não só por ser menor o seu poder de captação, como ainda por se encontrar empobrecido o estuário do Tejo” (Diário de Notícias, ano 75, n.º 26.525, 12 de dezembro de 1939, p. 1-2).

A profunda reforma dos regulamentos que protegiam os recursos naturais das águas interiores sob jurisdição das autoridades marítimas em todo o país (rios, lagoas, estuários, etc.), seria desencadeada pelo Decreto n.º 30:148 de 16 de dezembro de 1939. Os decisores políticos neste diploma mostram-se convictos de que a pesca em águas interiores sob jurisdição das autoridades marítimas era regulada por uma panóplia de leis “tendentes a proteger os recursos naturais nelas explorados” que não estavam devidamente calibradas para assegurar a efetiva proteção dos recursos²⁹ e tão pouco asseguravam as condições económicas e sociais de cada região, com exceção dos regulamentos de pesca das águas interiores dos rios Minho, Coura e Lima, e ria de Aveiro: no caso do rio Minho a convenção e acordo com Espanha, e no caso do rio Lima e na ria de Aveiro havia regulamentos locais que acautelavam não só a proteção dos recursos naturais como as condições económicas e sociais de ambas as regiões.

Em consequência, determinaram que a pesca nas águas interiores sob jurisdição das autoridades marítimas só podia ser exercida por meio de redes e aparelhos autorizados e nas condições a serem aprovadas pelo Ministro da Marinha, o que dependia muito dos pareceres dos Capitães dos Portos, e levaram a efeito a revogação dos regulamentos de pesca existentes em cada localidade à medida que o Ministro autorizasse e aprovasse novas condições de pesca (art.º 7.º), incluindo a revogação do Decreto n.º 18:009 de 26 de fevereiro de 1930, já referido, que proibiu no rio Tejo artes de pesca denominadas botirões, chinchas, chinchorros, zorros, camaroeiro de arrastar, estacadas (atenções), roletas e outras semelhantes, cujos efeitos forem nocivos à conservação das espécies, o Decreto n.º 18:517 de 25 de junho de 1930, já referido, que proibiu o uso da fisga com ou sem candeio e o da

²⁹ Esta profunda reforma assentava na convicção da ineficácia e desadequação do sistema vigente. Como se pode ler, em determinadas áreas as “determinações regulamentares, por demasiado rígidas e estritas, têm dado lugar a inconvenientes de monta para as populações piscatórias cuja actividade por elas é abrangida. Além das diferenças locais, há ainda a considerar que a própria actividade dos pescadores nestas áreas vai evoluindo com o tempo e que novos problemas vão assim aparecendo. (...) Até agora, entre as normas da regulamentação existente, a mais geral consistia na proibição do emprêgo de determinados aparelhos e rêdes, considerados nocivos. Esta norma, aparentemente adequada, é, todavia, insuficiente nuns casos e dura demais noutros. Com efeito, qualquer aparelho ou rêde de pesca, por inofensivo que pareça, pode vir a ser prejudicial para a boa conservação dos recursos naturais de determinada zona se o seu emprêgo se tornar excessivamente frequente, e, por outro lado, um engenho, mesmo dotado de grande poder de captura, não cegará a exercer influência apreciável se fôr apenas empregado em pequena escala, ou em condições tais que o efeito seja equivalente. Daqui resulta que, além da proibição necessária de um ou outro sistema de pesca, se tenha de chegar em certos casos a moderar a intensidade da pesca, marcando limites para o número de embarcações, de pescadores e de engenhos que podem trabalhar em determinada área. Quando tais restrições tenham de fazer-se, é justo que se dê preferência aos pescadores com menos possibilidades de exercerem a pesca do mar, sempre mais dura e trabalhosa. Outras restrições haverá ainda que estabelecer, destinadas sobretudo a evitar a captura de peixe miúdo, que, pelo menos, redunde em puro desperdício; está neste caso a fixação de dimensões mínimas para as malhas das rêdes e para os exemplares capturados, mas êste e outros meios já faziam parte da regulamentação vigente e não constituem, portanto, inovação que careça de menção especial” (Decreto n.º 30:148 de 16 de dezembro de 1939, p. 1415-1416). A definição de limites aconteceu em Lisboa, através de Editais da Capitania e da Delegação Marítima do Barreiro a fixar um número de pescadores autorizados, o número de panos de rede e o tipo de malha.

calçada ou calcadeira nas águas marítimas interiores do continente e ilhas adjacentes, e o Decreto n.º 18:687 de 29 de julho de 1930, já referido, que amplificou a abrangência territorial e o número e tipo de artes a restringir do Decreto n.º 18:009 de 26 de fevereiro de 1930.

Na relação das redes e aparelhos autorizados como previsto no artigo 2.º do Decreto n.º 30:148 de 16 de dezembro de 1939, que era elaborada pela Capitania do Porto de Lisboa e publicada através de edital³⁰, indica que as restrições podiam incidir sobre o número de embarcações, pescadores, engenhos em cada área, locais de pesca, épocas de defeso, dimensões das redes e malhagem, tamanho mínimo das espécies, ou outros elementos, sendo que quando tivesse de ser estabelecido um limite numérico aos pescadores, deveria dar-se preferência aos mais idosos, aos que tivessem menor capacidade física ou dificuldade em exercer atividade de modo diverso (art.º 3.º).

Neste processo de reforma dos regulamentos de pesca nas águas interiores, que chegou a ser tumultuoso, especialmente no Montijo, devido à arte do tapa-esteiros, foi atribuído aos capitães dos portos e aos delegados marítimos um papel crucial, o de informar à Direção Geral da Marinha até dezembro de 1939 sobre as artes em uso e suas características, potencialidades e fragilidades (art.º 8.º), bem como uma proposta das redes e aparelhos que na sua opinião justificada avaliavam ser de autorizar e as que entendiam ser de restringir, considerando dois fatores nucleares: “a conservação dos recursos naturais explorados” por cada tipo de arte ou aparelho e as “vantagens para a economia local” (art.º 8.º) (Decreto n.º 30:148 de 16 de dezembro de 1939, p. 1415-1416). À arte do tapa-esteiros, também conhecida como armação, cerco ou tapada, pela relevância junto das comunidades do Mar da Palha, em especial do Montijo e Barreiro, foi-lhe dedicado um subcapítulo que consta a seguir no pós 25 de Abril de 1974, período em que este sistema de pesca foi definitivamente proibido.



FIGURA 4 | Três embarcações de pesca tipo saveiros, casco em madeira, fundo chato e duas proas elevadas, de propulsão a remos e vara, com registo na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira (uma das embarcações tem o conjunto de identificação VX-336-L, outra parece ser VX-401-L, e da terceira não se percebe). As embarcações parecem dedicar-se à pesca com armadilhas, provavelmente ao camarão. Encalhados nas margens de uma lota em Lisboa, para almoço, em 20 de outubro de 1938.

Fonte: Página do Facebook do Porto de Lisboa (<https://www.facebook.com/PORTODELISBOA/photos/a.390062572436/10159433776172437/?type=3&theater>), em 08/05/2020.

³⁰ Cabia à Capitania do Porto de Lisboa elaborar a relação das redes e aparelhos autorizados, bem como as condições e restrições ao seu emprego na sua área de jurisdição, que devia fazer constar em editais, nos quais teriam de estar mencionados os despachos ministeriais de autorização e aprovação. A opinião do Capitão do Porto de Lisboa e dos seus Delegados Marítimos era muito importante para a definição da organização e funcionamento da atividade piscatória na sua área de jurisdição.

III.1.15.1.1. Década de 1930 - Documentação de valor informativo e histórico.

Registo de propriedade da embarcação de pesca local n.º LX-1-L, tipo chata, denominada “Deolinda”, datado de 4 de julho de 1945. Este é o primeiro registo da sequência iniciada em conformidade com o previsto no Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945.

Tomado de 17-25 fls 83A
Modelo n.º 11 - (Regulamento de 1 de Janeiro de 1911)
Entrada 17-25 fls 83A
1945.

1

Curso 1 filha
Folha 1/175

Das quatro rias do mês de Julho de mil novecentos e quarenta e cinco, estando presente nesta capitania do porto de Bisbã, o capitão de mar e guerra, Jose Augusto Guerreiro do Brito, capitão do porto de Bisbã, e o escrivã da mesma capitania Jose Luizel Afonso, 2º tenente auxiliar, protestam Mario Gomes Coelho por documento que faz arquivado nesta repartição, haver comprado a Francisco Limões Var, a chata n.º L. 2664 P. 1 denominada Liberdade.

no dia vinte e sete de Julho de mil novecentos e quarenta e cinco, que toma a L. 2664 P. 1 e a denominada de "Deolinda" motor vela ou remos pela quantia de mil e cento e doze e de que deu quitação: destina-se a pesca local tendo de comprimento 4,09 fôca 1,58 pontal 0,51 largura fôca 0,82 líquida — pelo que fica a dita chata propriedade. Por se ter protestado por um tempo, de 1941 conforme declaração de propriedade de compra este registo P. 3012723 capitania do Porto de Bisbã, de 13/75 capitania do Porto.

na conformidade do artigo 138º do regulamento geral das capitania em vigor, e do despacho expedido no requerimento do proprietário, registado nesta capitania, pedindo: única e exclusivamente ao mencionado Mario Gomes Coelho cidadão português, residente em Algar na Avenida da Republica 7º 8º de tripulantes - 10m.

Do que se lavrou e presente termo, que é assinado pelo mesmo capitão do porto e por — 1945.

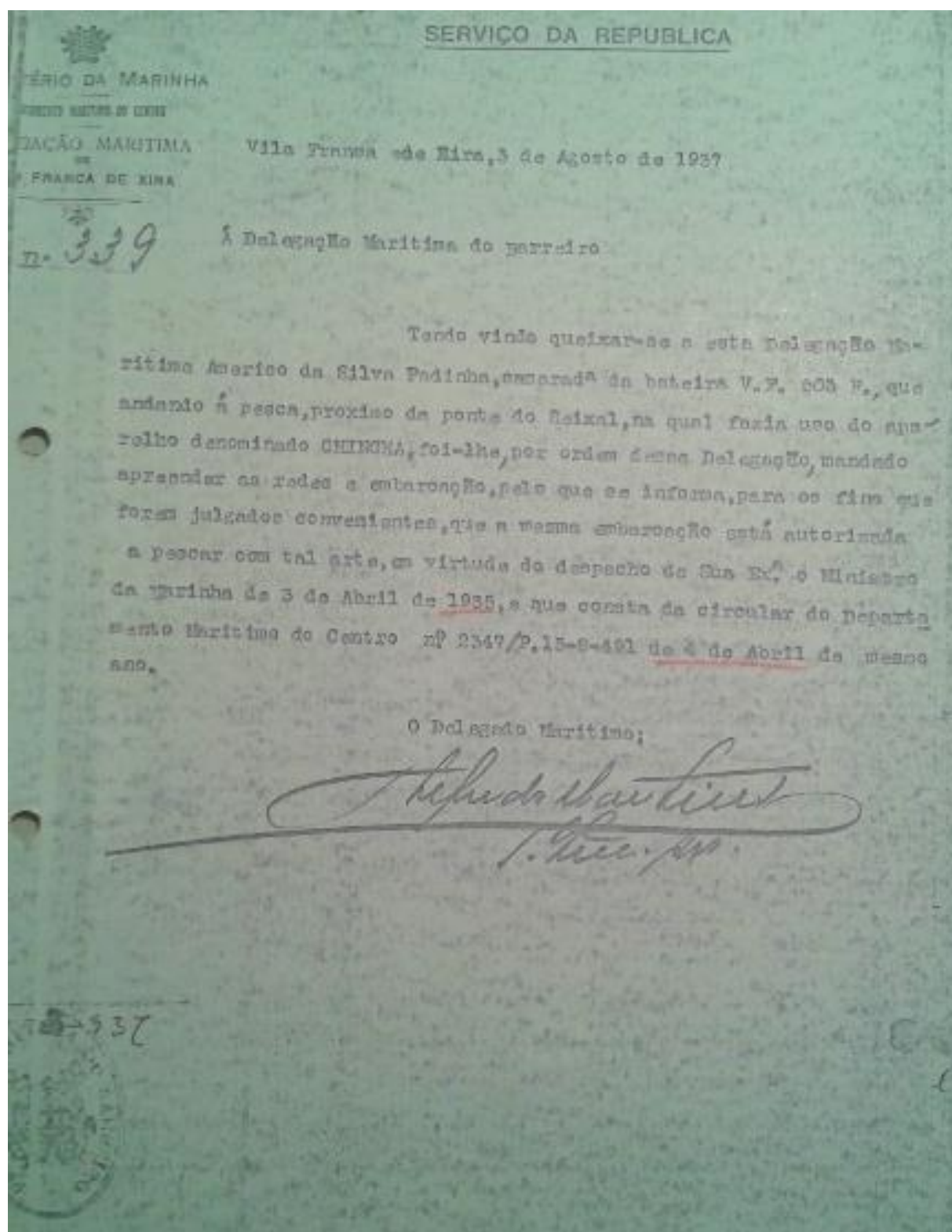
Pagou: { pelo registo - 8000 } Verba n.º 8803
" título - 3000
" matricula - 3000
" enf. 170
14290

O Capitão do porto,
Jose Augusto Guerreiro do Brito

O Escrivã,
Jose Luizel Afonso

Fonte: CPL, Livro 1 de Registo de Embarcações Pesca Local [registo de propriedade], de 04/07/1945 a 19/01/1995 [registos extremos: LX-1-L e LX-306-L], fl. 1.

Ofício n.º 339, de 3 de agosto de 1937, pelo qual o Delegado Marítimo de Vila Franca de Xira comunica ao Delegado Marítimo do Barreiro que a bateira registo n.º V.F. 503 F. está habilitada para operar com a arte chinha no rio Tejo, por Despacho do Ministro da Marinha de 3 de abril de 1935, tal como constava da Circular n.º 2347/P.15-8-491, de 4 de abril de 1935, do Departamento Marítimo do Centro.



Fonte: Arquivo Histórico da Marinha (AHM). Fundo/Núcleo 194 = Delegação Marítima do Barreiro. Unidade de Instalação: 374 - Processos de Pesca "Tapa Esteiros". Datas extremas: 1928-1987. 2-II-4-1.

III.1.15.2. Década de 1940 - Concreção das bases técnicas, económicas e sociais tidas como necessárias ao progresso das pescas e ao bem-estar dos pescadores. Revisão da legislação existente sobre pesca artesanal. Início do plano de renovação das frotas, fator essencial de produção.

A década de 1940 abriu com a Exposição do Mundo Português, um dos maiores feitos de propaganda do regime e que colocava em contraste a decadência do parlamentarismo da Primeira República e o progresso do novo Portugal, e assim legitimava e celebrava o presente do Estado Novo. Foi dado destaque à relação simbólica de Portugal com o estuário do rio Tejo, porque tinha sido dos portos do estuário do rio Tejo que vários séculos antes partiram as caravelas que singraram todos os mares do globo, e as pescas estiveram presentes como elemento etnográfico da história pátria, sendo de destacar a inauguração do porto de Leixões (Torgal *et al.*, 1996, p. 591). Segundo Câncio (1944, p. 80), nesta altura os principais portos do Tejo eram os de Vila Franca de Xira, Barreiro e Seixal.

A importância das pescas, ou a sua relação com a história da nação, é visível nos diplomas que criaram os grémios da pesca do bacalhau (1935), da sardinha (1938) e do arrasto (1939), todos prévios a esta exposição, tendo estes dois últimos vindo a ser os grandes responsáveis pela administração das lotas e vendagens juntamente com a Junta Central da Casa dos Pescadores. Quando o governo criou o Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha, com sede em Lisboa,³¹ sublinhou a importância nacional desta indústria e apresentou uma radiografia das suas contingências, nomeadamente a “irregularidade de produção, qualidade de pescado, obrigatoriedade de consumo imediato por dificuldade de armazenagem -, agravadas com a desorganização em que se encontram entre nós, desde há muito, o comércio e a distribuição do peixe (...)” (Decreto n.º 28:616 de 25 de abril de 1938, p. 706). Condicionantes que procurou colmatar por ser um setor de importância vital para a economia nacional, enquanto procurava solidificar o novo modelo de gestão das pescas no quadro das bases ideológicas do modelo corporativo.³² Embora os grémios não tivessem diretamente que ver com a pesca local, acabavam por dinamizar a pesca global ao contratarem mão-de-obra local.

No dia 23 de janeiro de 1941 realizou-se na sala de conferências do Estado Maior Naval a primeira reunião das Casas dos Pescadores, promovida pela Junta Central (Jornal do Pescador, Ano II, n.º 24, 1940, p. 2-12; Ano III, n.º 25, 1941, p. 1-12). O Sr. Comandante Henrique Tenreiro, em nome da Junta Central das Casas dos Pescadores, proferiu discurso a abordar a questão da Presidência da Direção das Casas dos Pescadores tentando liquidar o ruído que ainda existia acerca do assunto. Lembrou que o parecer da proposta de lei relativa à criação das Casas dos Pescadores era claro quanto aos motivos das presidências destas casas serem entregues aos Capitães dos Portos, e que o mesmo foi aplaudido, e assim legitimado, pelos Deputados da Assembleia Nacional. Ainda reiterou a sua plena confiança nos Capitães dos Portos, a quem afirmou continuar a confiar estas funções, e a quem agradeceu a dedicação, o empenho e o trabalho até então desenvolvido, considerando-os valiosos colaboradores que sempre tentaram fazer o melhor e dar o maior número de vantagens às casas a que presidiam.

Para além dos eventos de natureza política há a acrescentar outros, uns mais previsíveis do que outros, e que tiveram interferência na gestão das pescas longínquas (ex. II Guerra Mundial) e das pescas costeiras e locais (ex. eventos climáticos extremos), que sumariamos a seguir.

No dia 15 de fevereiro de 1941 Portugal continental foi assolado por um ciclone que deixou um enorme lastro de destruição, afetando todas as atividades litorâneas, também a pesca e a salicultura no estuário do Tejo.³³ Até o mouchão de Alhandra foi muito danificado (Câncio, 1944, p. 6). Na pesca

³¹ Como solução para a crise da indústria da pesca da sardinha alguns armadores preconizavam como solução a sua organização de classe, pelo que nesta pesca a organização corporativa das pescas veio ao encontro dos desejos de alguns armadores.

³² Em 1938, empregava cerca de 50 mil profissionais que dedicavam todo o seu esforço à atividade “por vezes com risco da própria vida”. Cerca de 500 mil pessoas viviam nas zonas costeiras e teriam a sua economia intimamente ligada à pesca (Decreto n.º 28:616 de 25 de abril de 1938, p. 706). A sardinha era juntamente com a pescada, o bacalhau, o carapau, o chicharro e os atuns, as espécies mais importantes em termos de valores totais de venda (Ministério da Marinha, 1940a, p. 9). Quanto às espécies mais descarregadas, haveria a acrescentar os caranguejos e o biqueirão (Ministério da Marinha, 1946, p. 6).

³³ Neste dia o vento atingiu o Tejo e Lisboa à velocidade de 127 km/h, e no resto do país ainda se registaram ventos mais intensos. Foi uma tragédia nacional, com centenas de barcos afundados ao longo de toda a costa, com infraestruturas portuárias reduzidas a montes de destroços, com um elevado número de mortes, de feridos e de desaparecidos. As ondas “atingiram mais de vinte metros de altura” no Terreiro do Paço (AAVV., 1941, p. 2, coluna 5), galgavam o paredão e a água chegava quase ao meio da praça do Terreiro do Paço (AAVV., 1941, p. 1, coluna 1). O rasto de destruição excedeu em muito o naufrágio de embarcações, e afetou todas as Delegações de Lisboa no Tejo. Cita-se uma parte da notícia publicada no Jornal “O Século” do dia 16 de fevereiro de 1941: “no rio, como é natural, a tragédia assumiu proporções aterradoras. As águas invadiram o Terreiro do Paço e o Cais do Sodré, arrancaram embarcações das amarras e fundeadouros, atiraram-nas umas contra as outras ou contra as muralhas, sem que os rebocadores e outros barcos de socorro pudessem acudir-lhes. A bordo de pequenos vapores, lanchas e fragatas viam-se, de terra, homens que pediam socorro, em altos gritos, cujos ecos o vento ainda tornava mais impressionantes.

local e costeira destruiu muitas artes e embarcações, e deixou ainda mais para reparação, condicionando a atividade nos meses vindouros. Destruiu casas e levou os pertences dos pescadores e, mais grave, retirou inúmeras vidas deitando na amargura muitas famílias de pescadores, e deixou muitas outras sem capacidade de sustento num drama indescritível (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 28, 1941, p. 11-12; Ano IV, n.º 38, 1942, p. 6-11). Na salicultura também houve estragos de grande monta nas marinhas do Tejo, especialmente na região de Vasa Sacos (Lopes, 1954, p. 42).

A esta catástrofe natural o Estado Corporativo respondeu de forma célere com a criação de uma Comissão Nacional de Auxílio às Vítimas, que tinha como vogal o comandante Henrique Tenreiro. Esta Comissão seguiu a frase de Sebastião José de Carvalho e Melo, que é sempre atual, vamos enterrar os mortos e cuidar dos vivos. Começou por alimentar (com sopa) os pescadores e respetivas famílias que perderam tudo, como aconteceu de forma massiva em Sesimbra³⁴, e de seguida desenvolveu esforços com vista a repor a normal capacidade de laboração à frota nacional local (embarcações e artes), bem como as condições de habitação aos pescadores e seus familiares (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 6-11).

“Ninguém estranhará, por certo, que eu ponha em relêvo, sobretudo, os sofrimentos e os prejuízos que o ciclone infligiu à gente do mar, mais duramente castigada, talvez, do que nenhuma outra.

De Norte a Sul de tãda a costa portuguesa, são incalculáveis os danos sofridos pelos pescadores. Há famílias que ficaram sem os seus chefes, há pais e mães que perderam seus filhos - estão de luto muitos lares.

Os prejuízos materiais são enormes: habitações ruínas, barcos naufragados, redes perdidas... É a miséria, é a amarga miséria, que, de chofre, caiu sobre a classe piscatória! (...)

É urgente dar um teto a quem perdeu; é indispensável fornecer instrumentos de trabalho àqueles que querem trabalhar, àqueles que têm de trabalhar, a-fim-de angariarem o suficiente para dar comer aos seus! (...)

Mas que o nosso auxílio seja imediato - porque a fome se não compadece com esperas!” (Henrique Tenreiro, *in* Jornal do Pescador, Ano III, n.º 28, 1941, p. 11-12).

Os efeitos do ciclone também se fizeram sentir, talvez de forma mais drástica, nas zonas ribeirinhas dos concelhos da margem sul do rio Tejo. Aqui não só atingiu a pesca, como também as salinas, e toda a comunicação social aponta para danos maiores na zona do Montijo e Alcochete. Numa reportagem feita pela Gazeta do Sul, periódico que tinha sede no Montijo, é dito que na margem sul do Tejo o cataclismo afetou sobretudo os montijenses (Gazeta do Sul. Seminário regionalista, literário, de informação e publicidade, Ano X, n.º 529, de 23 de fevereiro de 1941, p. 4-5).

De facto, o Montijo tinha uma grande frota de pesca e de tráfego local, e com a força e altura da água muitas embarcações foram atiradas contra as muralhas e algumas vieram parar ao centro do núcleo habitacional. Algumas canoas foram atiradas para dentro da caldeira do Moinho do Cais (era um moinho de maré). As embarcações mais pequenas e mais leves,



FIGURA 5 | Destruição provocada pelo ciclone de 15/02/1941, na zona ribeirinha do Afonsoeiro, no Montijo.

Cedida gentilmente pela AMO-TE Montijo - Associação Cultural, em 27/12/2019.

Os barcos balouçavam como folhas e ninguém podia valer aos infelizes (...). De vez em quando ouvia-se um fragor, e os restos de uma embarcação, que embatera na muralha, eram atirados ao ar” (AAVV., 1941, p. 1, coluna 2).

³⁴ A destruição em Sesimbra, especialmente de embarcações e artes, foi absoluta. Henrique Tenreiro, pela sua ação restabelecadora, foi homenageado pela Câmara Municipal de Sesimbra, onde foi considerado um cidadão de Sesimbra e dado o seu nome à Esplanada do Atlântico (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 49, 1943, p. 7-8; Ano V, n.º 50, 1943, p. 1, 3-9).

nomeadamente as embarcações auxiliares (canoas de paus e redes e caçadeiras), foram atiradas para a Praça da República e final da Avenida dos Correios (Jardim do Parque Municipal). No entanto, também as pessoas de Alcochete, Barreiro, Alhos Vedros, Lavradio, Samouco, Moita, Alhandra e Vila Franca de Xira foram impiedosamente bafejadas pela devastação e pela miséria, e sentiram muita dor.

Sobre o Samouco, mais de uma semana depois do fatídico dia, noticiava-se: “até à data ainda não há notícias dos três marítimos de uma canôa «B 229 T 4» do Samouco que se encontrava em Alhandra. São êles: António Rocha, José Rocha e Manuel Rocha, três irmãos, que a terem morrido, deixam na miséria 11 filhos menores”.

Na Caparica a Cooperativa dos Catraeiros perdeu duas das suas melhores lanchas motorizadas, a “D. Elisa” e a “Catraia”, que se despedaçaram nas pedras perto das instalações da SONAP, e o mesmo aconteceu com o vapor “Trafaria” e com os barcos de pesca “Encontrei um amigo” e “T 700 F”. O barco “Dois Josés” foi gravemente afetado e o arrais António Cavaco também perdeu o seu barco, situação que o deixou na miséria. Os barcos mais pequenos chegaram a ser arremessados à distância, tal era a violência dos ventos (Gazeta do Sul. Seminário regionalista, literário, de informação e publicidade, Ano X, n.º 529, de 23 de fevereiro de 1941, p. 5).

Na Caparica foi ainda destruído o meia lua “Cabo Espichel”, que consta da fotografia ao lado, bem como a lancha “Caparicana”, que pertencia ao arrais Joaquim Marques, mais conhecido na Costa por “Quim da Russa”. O seu filho, Paulo Marques, também mestre de pesca, contou-nos que a família perdeu tudo para o ciclone, e tiveram a sorte de uma família francesa amiga e abastada ter ajudado na construção de outra lancha que se viria a chamar



FIGURA 6 | Devastação do ciclone de 15 de fevereiro de 1941. Vista para o cais das faluas, em foco uma embarcação miúda (canoa de paus e redes afeta à arte do tapa-esteiros) arrastada pelo temporal para junto da entrada do edifício da Câmara Municipal do Montijo.

Cedida gentilmente pela Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), em 21/12/2019.



FIGURA 7 | Embarcação tipo meia-lua denominada “Cabo Espichel” destruída pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941, na Caparica, que também deixou a zona de praias irreconhecível.

Fonte: grupo facebook: Costa de Caparica Memórias Vivas, em 7 de maio de 2020.



FIGURA 8 | Lancha Joana D'Arc, de que Joaquim Marques era proprietário, armador, e desempenhava a bordo as funções de arrais, estando na fotografia à popa (veste camisola verde). Esta embarcação substituiu a lancha “Caparicana”, destruída pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941. Costa da Caparica, c. 1960. Gentilmente cedida por Paulo Marques, arrais caparicano, filho de Joaquim Marques, em 07/05/2020.



FIGURA 9 | Ciclone de 15 de fevereiro de 1941. Cenário de destruição das embarcações amarradas ao Cais das Faluas no Montijo, estando à esquerda um fragateiro a avaliar os estragos e como recuperar as embarcações dos destroços. Cedida gentilmente pela Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), em 21/12/2019.

“Joana D'Arc”³⁵, e com a qual iam pescar com tresmalho para capturar choco e linguado na Costa e na Trafaria, e com a rede da malha para apanhar sardinha na Costa.

A Câmara Municipal do Montijo para fazer face à calamidade que se tinha abatido sobre a população aprovou um orçamento suplementar no montante de 30.000\$00, e também deliberou a constituição de uma comissão oficial de socorro às vítimas do ciclone (Câmara Municipal do Montijo, 2001, p. 9).

Na população portuguesa gerou-se uma grande onda de solidariedade, como é tradição nos maus momentos, e a comissão oficial de auxílio aos sinistrados, instalada na Câmara Municipal do Montijo, recebeu vários donativos em dinheiros, em artigos de vestuário, e roupa para as camas para os que tudo perderam. Em 23 de fevereiro de 1941 já tinham sido doados um total de 6.700\$00 por pessoas e instituições particulares, sendo de destacar a doação de 4.000\$00 feita pelo Comandante Santos Fernandes (Gazeta do Sul. Seminário regionalista, literário, de informação e publicidade, Ano X, n.º 529, de 23 de fevereiro de 1941, p. 4-5).

O cenário de morte, destruição e sofrimento é assim descrito por Valente (1942, p. 237): “No rio houve mortos e feridos; cadáveres vieram dar à vila e às praias; e as pobres famílias exauridas, numa aflição que se não descreve, passavam de luto a caminho dos entes queridos que as águas deixaram nas areias!” Segundo o autor, “toda a região ribatejana sofreu as inclemências do ciclone: Alcochete viu as salinas inundadas, muros desfeitos, montanhas de sal perdidas e liquefeitas; (...) navios estilhaçados de encontro aos edifícios; a Moita presenciou (...)”

³⁵ Na zona da Costa da Caparica os armadores tinham o hábito de atribuírem apenas nomes femininos às lanchas. Joaquim Marques era casado, tinha dois filhos, mas não tinha filhas, e por isso atribuiu à embarcação o nome Joana D'Arc, em alusão à heroína francesa, a título de agradecimento à família francesa que auxiliou monetariamente a construção da nova embarcação.

o desbaratar de embarcações no cais (...); mas o Montijo foi a terra mais atingida na região, e os prejuízos causados subiram a muitos milhares de contos!”.

Esta década também principia com a mundialização da II Guerra Mundial e com o maior equilíbrio das forças em combate, o que condicionou sobremaneira as operações nas águas longínquas pelas circunstâncias criadas pelo conflito, especialmente entre 1941/42 (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 5). Como refere César dos Santos (1907-1974), nos tempos funestos de guerra não foram poucas as vezes que os barcos ficavam imobilizados por falta de combustível (Santos, 1946, p. 57-67).

As próprias tripulações a demandar o alto mar compostas por cerca de 2.500 homens, não obstante a grande perseverança e energia viviam em permanente sobressalto com receio de ataques das forças do Eixo, e com motivos para isso, já que algumas embarcações de pesca longínqua foram mesmo destruídas durante este conflito, uma delas o vapor de arrasto “Cabo de São Vicente”, registado em Lisboa, de 269,5 toneladas de arqueação bruta, que foi afundado por uma bomba lançada a partir de um avião em 10 de março de 1942 a cerca de 20 milhas no noroeste do Cabo da Roca (Ministério da Marinha, 1966a, p. 384; 1943, p. 69). Ademais, pretendia-se que as embarcações de pesca e respetivas tripulações fossem simultaneamente úteis para a pesca e uma reserva auxiliar de defesa naval, ou seja, constituíam reservas do potencial militar defensivo da Nação, o que as colocava sob alerta (Diário de Notícias, ano 75, n.º 26.524, 11 de dezembro de 1939, p. 1,5; Cruz, 1947a, p. 3-4).³⁶ O clima de terror era extensivo à pesca costeira e à pesca local do Tejo, pois não podemos negligenciar o risco de colisão com minas, como aconteceu com o Roberto



FIGURA 10 | Destruição provocada pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941, no Montijo. Algumas casas de pescadores foram inundadas e os seus pertences danificados. Na casa do arrais António Nunes, na Travessa do Escrivão, o nível da água subiu 1,20 m da soleira da porta de entrada. Cedida gentilmente pela Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), em 21/12/2019.



FIGURA 11 | Destruição provocada pelo ciclone de 15 de fevereiro de 1941, no Montijo. Amontoado de embarcações destruídas, onde se misturam as que estavam ao serviço do tráfego local e da pesca. Cedida gentilmente pela Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), em 21/12/2019.

³⁶ “(...) em cada traineira pode o Estado Maior Naval encontrar amanhã um draga-minas, em cada arrastão um patrulheiro, em cada lugre um transporte ou barco armadilha contra submarinos. (...) os pescadores, os mestres de pesca, os arrais dos barcos, constituem uma magnífica reserva de gente, mais do que ninguém habituada ao mar, à qual as entidades navais podem ir buscar óptimas guarnições, durante a guerra, porque o pessoal profissional que tripula os navios da Armada é, pelo reduzido número, insuficiente para atender às múltiplas e diversíssimas missões que a marcha das operações exige” (Cruz, 1947a, p. 3).

Ivens na foz do Tejo, um arrastão de pesca convertido em caça-minas durante a Primeira Guerra, como já demos conta.³⁷

Na cerimónia de entrega de medalhas aos pescadores e marinheiros dos navios de comércio e de pesca do alto e longínqua comemorativas do seu esforço durante a II Grande Guerra, em setembro de 1954, referiu o Sr. Almirante João Francisco Fialho: “é pois esta cerimónia uma manifestação de reconhecimento e apreço (...) ao trabalho dos homens do mar que durante a guerra 1939-1945 se esforçaram - e dentre deles alguns infelizmente morreram - para abastecer o país em viveres e matérias primas de que tanto necessitava. E não se julgue que esse trabalho foi efetuado a bordo de navios novos, rápidos e confortáveis, em condições de tornar a vida a bordo mais suave e agradável: não, muito pelo contrário, esse trabalho foi feito a bordo de navios velhos e cansados, o que originou para o pessoal muitas preocupações e canseiras” (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 188, 1954, p. 13).

Mas este não era o único problema da frota do alto, muito menos era o único problema, ou sequer o primeiro problema, da frota costeira e local que era responsável por 75% do fornecimento total de pescado e estava muito envelhecida e era pouco competitiva (e muito dispendiosa, com baixo rendimentos e produtividade). No geral o seu desenvolvimento era lento, o que em algumas pescarias resultava no retraimento da produção. Disso é visível o decréscimo contínuo da média anual de quantidade de peixe capturado e descarregado no Porto de Lisboa por vapores de mais de 150 toneladas e por hora de pesca na zona IX (costa de Portugal): de 163,7 Kg em 1938, 144,13 Kg em 1939, 123,91 Kg em 1940, 116,11 Kg em 1941 e 133,06 Kg em 1942 (Ministério da Marinha, 1940a, p. 12; 1940b, p. 9; 1941, p. 13; 1942, p. 21; 1943, p. 21).

Nas zonas costeiras onde se navegava a partir de terra ainda se laborava maioritariamente com embarcações movidas a vela e remos, e eram muito poucas as embarcações a vapor, quando em outros países já se laborava com navios mais recentes, mais ágeis e aptos para as pescas, e com motores a *diesel* (Moreira, 1987, p. 221). Para se ter uma ideia realista do estuário do Tejo, em 31 de julho de 1938, no Porto de Lisboa e nas Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, estavam ativas e em laboração 138 embarcações de motor mecânico (70 das quais com mais de 100 toneladas), e 424 embarcações a vela ou remos, das quais 401 tinham até 5 toneladas, 21 tinham entre 5 e 25 toneladas, e só duas tinham mais de 100 toneladas (Ministério da Marinha, 1950, p. 42-43).

A utilização de sistemas de pesca simples e económicos, quer quanto ao custo inicial quer quanto ao custo de conservação e laboração, e os fracos meios de refrigeração e conservação do pescado, uma realidade ainda na década de 1940, condicionavam a autonomia das embarcações no alto-mar e a expansão da atividade, e contribuíram para reforçar a importância da pesca de organismos pelágicos em zonas próximas da costa. Os lugres que integravam a frota bacalhoeira, e os cercos, as traineiras e os vapores de arrasto saíam desta regra, por utilizarem sistemas mais intensivos com os quais capturavam espécies demersais e pelágicas em bastante mais quantidade (Ministério da Marinha, 1947, p. 11; Villiers, 1951a). A Companhia de Pesca Portuguesa, por exemplo, cuja frota desembarcava o pescado no porto de Lisboa (mas a comunidade de pescadores que laborava na manutenção da frota residia no Olho de Boi, onde tinha sido construído o bairro social, na zona ribeirinha de Almada), só no final da década de 1960 teve acesso a tecnologia de refrigeração do pescado que lhe permitiu incrementar a pesca do alto-mar, tendo adquirido dois modernos arrastões congeladores, o Altair e o Almourol.³⁸

Orlando Ribeiro manifestou-se preocupado com a situação porque “o peixe trazido por 48 lugres³⁹ e arrastões e seco nos portos portugueses não chegava, antes da guerra, a perfazer um quinto do consumo” (Ribeiro, 1945, p. 195). No entanto, negou que a indústria da pesca estivesse em decadência, e fruto dos planos de fomento para as pescas de que falaremos mais à frente as estatísticas viriam a dar-lhe razão, já que os totais de pesca desembarcada aumentaram após 1950 e assim mantiveram a trajetória até 1964, ano em que foram desembarcadas 415 mil toneladas de pescado (Cavaco, 1969, p.

³⁷ Ainda que não tenha afetado diretamente a área do estuário do Tejo, a guerra provocou a imobilização e destruição de algumas embarcações de pesca. Só em 1942 foram afundadas três embarcações. Para além da referida, o vapor de arrasto “Cabo de São Vicente”, foram ainda afundados dois lugres com motor da pesca de bacalhau por submarinos no Atlântico Norte, o “Deláís”, com 415,46 toneladas de arqueação, e o “Maria da Glória”, com 320,16 toneladas de arqueação, sendo que a destruição deste último ceifou a vida a 36 tripulantes (só se salvaram 8) (Ministério da Marinha, 1943, p. 69). Depois foram afundados os bacalhoeiros “Exportador I” e o “Exportador II”. No total foram sete as embarcações de pesca apanhadas no fogo cruzado da guerra, e do conjunto global das embarcações de pesca e de comércio afundadas (12 no total) pereceram 126 homens, muitos das margens do Tejo (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 188, 1954, p. 13-16).

³⁸ Estes modernos navios já faziam a bordo a preparação do pescado, saía pronto para a venda (sem cabeça, já limpo, em filetes ou inteiro, e já congelado).

³⁹ 19 de Aveiro, 9 da Figueira da Foz, 8 do Porto, 7 de Lisboa e 5 de Viana do Castelo.

146). Ainda que, a partir daí, a pesca desembarcada nunca mais parasse de decrescer até aos dias de hoje.

Não obstante, se por um lado o conflito bélico carregou insegurança à navegação e à permanência em alto-mar e trouxe perdas humanas e materiais, o que foi terrível para os pescadores e para as pescas, incluindo aqui as pescas costeiras e locais, por outro lado abriu um leque de oportunidades às potências neutras de que Portugal beneficiou.

A retração da produção na indústria pesqueira seria de alguma forma compensada no quadro da economia nacional, primeiro, pelo reforço da procura externa (devido à guerra) e respetiva valorização do pescado direcionado às conservas - sardinha (Marques, 1944h, p. 85), que fez renascer o setor conserveiro, atenuou os efeitos da crise de 1929 e iniciou um período de visível estabilidade e prosperidade, segundo, pelo processo de renovação da frota a partir de 1942 (início da introdução dos motores de combustão interna - sistema *diesel*) (Ministério da Marinha, 1966a, p. 384-385). Entre 1940 e 1955 foram construídos 43 novos navios da pesca de arrasto, com uma arqueação bruta de 9.472,91 toneladas, o que permitiu passar a produção de 21 mil para 46 mil toneladas (um aumento de 120%), período em que o crescimento populacional foi de apenas 15% (AAVV., 1956, p. 10). A frota do bacalhau também foi renovada e passou de uma produção de seis mil toneladas em 1936 para 43 mil toneladas de bacalhau seco em 1955 (AAVV., 1956, p. 16).

De referir que durante a Guerra à valorização do pescado contrapôs o aumento dos custos de produção devido à escassez de alguns elementos indispensáveis (Marques, 1944h, p. 85-86). Os industriais da pesca não tinham acesso a material em quantidade e a preços compatíveis com os rendimentos obtidos. As duas empresas de redes que nesta altura existiam em Portugal e que trabalhavam com o algodão produzido nas colónias portuguesas só produziam entre 40% a 50% das necessidades dos industriais, e mesmo assim vendiam o quilo de rede por 83\$00 (Marques, 1944d, p. 51).⁴⁰ O aumento dos custos de produção seriam ainda maiores na década seguinte, especialmente nos componentes relacionados com a construção naval.

Enquanto os desembarques de sardinha aumentavam de forma galopante e a espécie era valorizada a máximos históricos entre 1938/41 por impulso do consumo conserveiro dos países beligerantes, a quantidade global da pesca desembarcada no mesmo período mantinha-se em mínimos, não excedendo as 200 mil toneladas. Em 1941, o valor de venda da sardinha setuplicou, resultado da competição entre os industriais conserveiros para obtenção de matéria-prima para alimentar as nações em guerra. Os industriais das conservas, muito deles também industriais da pesca, não ficaram parados e promoveram o aumento das capturas para fazer baixar o preço da sardinha. De forma impressionante e absolutamente repentina os desembarques globais nacionais em 1943 ultrapassaram a marca das 250 mil toneladas (mais de 100 mil eram de sardinha), mantendo-se elevados até 1946, após o que decresceram até 1951, recuperando no ano seguinte a marca das 250 mil toneladas, e não mais pararam de crescer e bater recordes (AAVV., 1944, p. 38; Cavaco, 1969, p. 146). Curiosamente, foi em 1947 que se fizeram os primeiros ensaios com sondas ultra-sonoras para detetar cardumes de sardinha, testes que continuaram nos dois anos seguintes, e como os resultados foram convincentes, em 1950 já muitas embarcações utilizaram este equipamento, especialmente na costa algarvia, neste que foi um ano de crise na pesca da sardinha. Outros armadores rendidos ao equipamento instalaram as sondas, que permitiam detetar cardumes não visíveis à vista humana, e em 1952 já 65 barcos da pesca costeira tinham as sondas instaladas (Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 158, 1952, p. 7).

A impressionante valorização da sardinha em 1941, e o decréscimo absoluto dessa valorização nos anos seguintes, em especial após 1943 quando se exponenciaram os totais desembarcados, fez tremer os industriais desta pesca e fez passar maiores dificuldades aos pescadores cuja atividade era retribuída pela meação dos lucros de cada quinzena.

Os vários problemas que preocupavam os industriais da pesca da sardinha suscitaram a atenção do Jornal “A Voz” que durante o ano de 1943 realizou uma série de entrevistas que viria a publicar no ano de 1944 (junto com outros artigos publicados ao longo do ano anterior) em separata com o título *A Crise da Indústria da Pesca*. As posições assumidas nos textos publicados, algumas até arrojadas

⁴⁰ No que se refere aos apetrechos de pesca abandonados, perdidos ou descartados, existem dados para as artes, mas são pouco animadores. E os dados que existem não são do Tejo. Um exemplo. Entre agosto de 1942 e março de 1943 perderam-se 20.860 quilos de redes de pesca na operação das 26 artes registadas em Leixões e pertencentes a diversos armadores. Só o armador “Manuel Maria Sapage” perdeu na arte “Maria Augusta 2.ª”, neste período, 4.573 quilos de redes (Paiva, 1944b, p. 97). Por um lado, considerando a limitação à produção de redes em quantidade e a preços acessíveis, estes dados mostram que era possível existirem armadores a laborar de forma menos intensa por falta de redes, e, por outro lado, estes dados mostram como a atividade pesqueira podia ser lesiva uma vez que muitas das redes perdidas poluíam o mar, facilitavam o estabelecimento de espécies exóticas, constituíam um risco real à navegação, e ficavam a capturar peixes de forma contínua, o que se designa por “pesca fantasma”.

considerando a ausência de liberdade de expressão⁴¹, denunciavam a grave crise em que estava mergulhada a pesca durante a parte final da guerra mundial.

Em 24 de fevereiro de 1943, em entrevista a Eduardo Paiva redator regionalista do Jornal A Voz, o Presidente do Conselho Geral do Grémio dos Armadores de Pesca da Sardinha afirmava que a indústria da pesca não sobreviria em Matosinhos sem a organização corporativa das indústrias da salga, visando desta forma valorizar a sardinha por via da maior concorrência entre as indústrias conserveira e salineira. Refira-se que, nesta altura, Matosinhos era o maior porto de pesca de Portugal.⁴²

Para este reconhecido industrial nortenho, o facto de os industriais “salazoneiros” (da salicultura) só poderem licitar na lota industrial depois dos industriais dos molhos (das conservas) se terem abastecido, resultava na redução do valor de venda em lota da sardinha por falta de concorrência.⁴³ De referir que antes deste condicionamento uma parte considerável de sardinha era comercializada salgada, e depois a indústria da pesca viu condicionada a venda em lota em primeiro lugar aos industriais das conservas que assim puderam reforçar a sua posição no mercado externo em tempo de guerra.

Por esse motivo, e sempre notando que a indústria conserveira era fundamental para escoar o produto da pesca, e que nunca a venda de sardinha salgada substituiria a venda de sardinha em conservas, o Sr. Eduardo Beltrão de forma agridoce acusou a indústria conserveira de deixar na penúria a indústria da pesca, uma vez que detinha “o exclusivo da compra de sardinha na lota [industrial], nas condições de preço, que lhe forem determinadas pelas Comissões Reguladoras criadas” (Paiva, 1944a, p. 20). Ainda acusava esta indústria de falta de transparência, ao referir que “a autorização para a indústria em molhos é nociva aos interesses da pesca, visto ser difícil fiscalizar se o peixe, que comprem com tal fim, a ela é na verdade destinado” (Paiva, 1944a, p. 20). O que é corroborado por Marques (1944g, p. 77), ao afirmar que na compra em lota os industriais da salicultura ficavam com o “peixe de menos valor”, “verdadeiramente só os restos”. Este quadro não deixa dúvidas que o sistema corporativista por esta altura ainda não estava afinado tendo em conta a realidade da vida económica e social. Viviam-se, nas palavras de Marques (1944h, p. 84), voltados à sorte, ao “Deus-dará”.

É um facto, o ano de 1943 foi de excecional abundância de pescado, e o preço de referência de venda por cada cabaz nas lotas do centro e norte do país, de 180\$00 e 199\$00, respetivamente, não era alcançável (Marques, 1944a, p. 40). Em Matosinhos (lota norte), em 4 de dezembro de 1943, em vez de 199\$00 cada cabaz de peixe foi comercializado entre os 20\$00 e os 50\$00 (Marques, 1944b, p. 45). Dois dias depois, na mesma lota, o cabaz de peixe baixou ao preço de venda para 6\$00 e a sardinha foi comercializada ao preço de 3\$00 por cabaz, sendo que cada cabaz teria entre 400 a 500 unidades (Marques, 1944c, p. 47). Esta mesma sardinha foi vendida quatro dias depois no mercado do Pinhel a 8\$00 o quarteirão (conjunto de 25 sardinhas) (Marques, 1944d, p. 55). Uma valorização exagerada na província, como já era costume, e justificada com despesas de fabrico, preservação e transporte.⁴⁴ Isso mostra que apesar do mar oferecer fartura o povo não tinha sardinha a preços acessíveis. Em Lisboa aconteceu o mesmo. A abundância de pescado foi tanta, em especial de carapau, que em agosto de 1943 “atingiu preços irrisórios, chegando (...) a ser distribuído gratuitamente ao público, para não se deteriorar” (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 56, 1943, p. 2). No final deste ano o quarteirão de pescado foi vendido no mercado de Lisboa entre 5\$00 e 7\$00 (Marques, 1944e, p. 56; Marques, 1944f, p. 57). Como defendeu a direção do Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha, em 1943, o aumento da quantidade de sardinha disponibilizada no mercado interno foi tão brusco que “foi vendida na lota a

⁴¹ O Jornal “A Voz” era o único periódico monárquico desta altura em Portugal, e existiu entre 1943 e meados de 1969. Pedro Correia Marques, que assinava o editorial como “C. M.”, era o relator principal (Moreira & Oliveira, 2004, p. 4). Henrique Tenreiro esforçou-se nos bastidores para que este Jornal tivesse apoio financeiro do Ministério das Finanças.

⁴² “A pesca já tem o encargo da lota do consumo que, aliás, assumiu da melhor boa vontade, e por êste se verifica que, em 1940, tendo o País absorvido em consumo 29.142.656 quilos de sardinha, só Matosinhos contribuiu com 17.003.596 quilos. Os restantes - Pôrto, Figueira, Peniche, Lisboa, Setúbal, Portimão, Olhão e Vila Real de Santo António - com 12.139.060. (...) Todavia, em Matosinhos, dias há de abundância em que o consumo não absorve mais de 10% da pesca. O excedente volta à lota industrial, e normalmente é a salga, com as suas poderosas instalações, algumas das quais podem arrecadar num dia 30 ou 40.000 cabazes, quem quasi sempre nos salva” (Paiva, 1944a, p. 21).

⁴³ Em 22 de novembro de 1941 foram criadas lotas exclusivamente destinadas à venda de sardinha para abastecimento do país, que em 1942 venderam mais de 21 mil toneladas de sardinha fresca (Marques, 1944h, p. 82). Passaram, assim, a existir duas lotas: uma para abastecer o mercado interno, que era primeiramente abastecido, e outra para o excedente da produção que não cabia na lota do consumo, onde os industriais das conservas beneficiavam de direito de preferência em detrimento dos interesses da indústria salineira (Paiva, 1944a, p. 20). De referir que a concorrência era maior e existia maior retorno financeiro para os pescadores antes das restrições de venda em lota, portanto quando as lotas “eram abertas a toda a gente”, o que nos deveria fazer refletir sobre a validade do modelo atual (Marques, 1944h, p. 86).

⁴⁴ “Em Matosinhos, ao sair do mar, cêrca de mil sardinhas custaram 6\$00; em Pinhel, dentro do País e sem mais preparação que um punhado de sal, quando muito, custaram 320\$00! Em Matosinhos, mal saída do barco a sardinha, vendeu-se a \$15 o quarteirão; andou umas léguas em caminho de ferro e vendeu-se por 8\$00!” (Marques, 1944e, p. 55). “A pouca sardinha que aparece nos meios rurais é vendida a preços que só os muito ricos a podem adquirir” (Paiva, 1944b, p. 96).

preços de tal maneira ruinosos para a indústria da pesca, que permitiu o seu emprêgo no adubo da terra e influiu desfavoravelmente nos preços da que foi para a indústria da conserva” (AAVV., 1944, p. 38).⁴⁵

A nível nacional, em 1943, a indústria da pesca contava com 12.726 embarcações ativas, e destas 11.948 eram a vela ou remos e só 778 a motor, que se concentravam nos portos principais e representavam cerca de 60% da tonelagem total. Existiam entre 30 a 35 mil pessoas a laborar em exclusivo ou de forma dominante nas pescas, que permitiam a subsistência de quase 100 mil pessoas, o que significa que por cada mil habitantes setenta subsistiam com rendimentos provenientes da pesca ou atividades interligadas (Ribeiro, 1945, Ap. 194). A pesca era maioritariamente costeira e funcionava como sempre funcionou, pescando-se uma grande variedade de espécies (mais de cinquenta), com muitos portos e abrigos, com embarcações envelhecidas, e com muitos barcos pequenos e muita gente a trabalhar no setor.

Segundo Costa Júnior, em 1943 a atividade piscatória era reduzida nas povoações da margem esquerda do estuário do rio Tejo, com exceção do Barreiro e do Seixal, em especial desta última, onde ainda havia várias companhias ativas, de onde vinha o sustento de algumas centenas de famílias locais e parte do pescado que abastecia o mercado de Lisboa (Júnior, 1943, p. 279-280). A menor atividade piscatória no Barreiro pode ser explicada pela construção do caminho de ferro, porque os pescadores viram a sua praia ser transformada em cais de embarque, em docas de cabotagem e em estaleiros para a construção de fragatas, de onde saíam dezenas destas embarcações para serem utilizadas no carregamento dos produtos que o comboio trazia ali e dali eram levados para diversos locais: mercado da capital, navios estrangeiros fundeados no estuário e margem norte de Lisboa. A indústria corticeira, que mercê do porto fluvial aí se instalou, e a Companhia União Fabril (CUF), um gigantesco conglomerado empresarial, entre outras, retiraram o Barreiro das pescas, que foram secundarizadas, e introduziu-lhe uma nova dinâmica industrial, fabril e comercial.

Costa Júnior, citado no parágrafo anterior, estará a referir-se à pesca em águas oceânicas, uma vez que na década de 1940 o Montijo era a maior comunidade piscatória a operar nas águas interiores não marítimas do rio Tejo. Em 1946 havia no Montijo doze companhias da arte do tapa-esteiros (ou arte do cerco ou de armação), apoiadas por dezenas de enviadas que empregavam centenas de marítimos, e ainda mais uma série de outras embarcações de pesca licenciadas para artes ou espécies específicas.⁴⁶ A licença do tapa-esteiros era atribuída a um bote mãe (tipo canoa), geralmente de grande dimensão, e chegava a operar com cinco enviadas. As enviadas também eram embarcações de pesca local, mas a operar conjuntamente nesta arte funcionavam como auxiliares. Quanto maiores eram as companhias maior era o número de embarcações auxiliares, e a dimensão das companhias tinha uma relação direta com a dimensão das armações - companhias maiores tinham mais embarcações, mais paus e mais redes, e armavam cercos de maior dimensão. O pescado capturado era enviado para venda na Ribeira Nova (Sousa, 2010, p. 54), e na parte que conseguiam vender localmente, era vendido aos restaurantes, como acontecia com as enguias.

Os marítimos das comunidades piscatórias do Barreiro e do Seixal que se empregavam na pesca local registavam as suas embarcações e faziam as matrículas da tripulação na Delegação Marítima do Barreiro, por uma questão de proximidade, e como observaremos a seguir na análise da evolução do número de embarcações e de pescadores, e das principais pescarias e artes de pesca, nesta década de 1940, em especial no ano de 1945, estes marítimos agrupavam-se em cinco grupo: uns faziam pesca dirigida a espécies específicas (charroco, corvina, chocos, amêijoas), outros faziam pesca com arte específica (tresmalho, anzol, candeio, linhas e arrasto), outros dedicavam-se à apanha de plantas marinhas (menos significativo), outros faziam pesca com a arte do tapa-esteiros e podiam ter ou não várias de enviadas, barcos auxiliares que transportavam o pescado capturado à lota e no regresso reabasteciam de viveres a companhia, e, por fim, os restantes faziam pesca com artes não especificadas no estuário do rio Tejo (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 1v-30). Os documentos sugerem uma especialização de cada embarcação num determinado tipo de pesca, ou por espécie ou por arte de pesca. Ademais, como se verá a seguir, um grande número de embarcações dedicava-se à pesca à corvina, ao mesmo nível da pesca com a arte do tapa-esteiros, o que denuncia que seria uma espécie muito abundante no rio Tejo.

A pesca à corvina era tão significativa que os barcos com licença para esta pesca eram operados no mínimo por quatro homens, um encarregado ou arrais e três camaradas ou pescadores, e ainda havia barcos com essa licença que operavam com barcos auxiliares, as designadas enviadas, que à semelhança

⁴⁵ Destino do produto da pesca da sardinha (em toneladas): 1940: conserva 51.312 / consumo 21.676; 1941: conserva 49.574 / consumo 19.391; 1942: conserva 51.737 / consumo 22.379; 1943: conserva 51.625 / consumo 58.386 (AAVV., 1944, p. 38).

⁴⁶ A arte do tapa-esteiros foi proibida pelo Decreto Regulamentar n.º 43 de 17 de julho de 1987.

do que acontecia com os tapa-esteiros levavam a pescaria para venda à lota e ao mercado, e no regresso traziam mantimentos para a companhia. O que demonstra a dimensão da pesca à corvina nesta altura. No ano de 1946, por exemplo, a canoa “Senhora do Cabo” (B-107-L), de que Emídio Lucas era arrais e proprietário, e operava com três camaradas (pescadores), José Ferreira de Pinho, Henrique Pastor e António Fernandes Fragateiro Lucas, dedicava-se à pesca da corvina e tinha uma embarcação enviada ao seu serviço, a caçadeira “Maria Odete” (B-159-L), do mesmo proprietário, governada por António Fernandes Fragateiro Lucas (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 42v-43).

Havia duas a três embarcações a fazer a pesca do candeio, que tinham uma forma muito própria⁴⁷ de atuar e eram conhecidas por descer o Tejo aos ziguezagues, apesar de Decreto n.º 18:517 de 25 de junho de 1930 ter proibido o uso da fisga com ou sem candeio nas águas marítimas interiores do continente e ilhas adjacentes. Pelo menos uma dessas embarcações, o bote denominado “Caçador”, registo B.294.F (antiga matrícula de pesca), na Delegação Marítima do Barreiro, com 2,894 de tonelagem bruta, propriedade de Francisco Luíz Balderico, com dois tripulantes, um arrais, que era o proprietário, e um camarada (pescador), Inácio Jesus de Almeida, em 1945 teve licença de pesca de candeio (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 26v-27). A pesca do candeio talvez fosse aquela em que o produto da pescaria era mais justamente dividido, uma vez que o quinhão era igual para o arrais, para o barco, e para os pescadores. Na pesca do cerco tapa-esteiros e do arrasto o barco ganhava mais 10% (Valente, 1942, p. 129). Mas estes sistemas variavam muito.

Nesta década de 1940, na Delegação Marítima do Barreiro, a matrícula dos camaradas (pescadores) era regra geral por partes, mas com muitas variações. Por exemplo, em 1946, o encarregado da lancha de pesca “Maria Tito” (B-149-L), propriedade de João Vital Pereira, via o produto da pesca dividido em duas partes, uma parte para si e outra para o barco, já Mário de Jesus Gato, tripulante da lancha “Maria do Carmo Silva” (B-96-L), de que era proprietário e arrais João Amaro da Silva, da Murtosa, tinha direito a 25% do produto da pesca depois de deduzidas as despesas de vendagens e comedorias (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 38v-40). Notar que as condições de matrícula das tripulações que eram informadas à Delegação Marítima poderiam não ser cumpridas no quotidiano da pesca. Isso verificava-se, por exemplo, na pesca com a arte do tapa-esteiros, em que as tripulações eram matriculadas geralmente no sistema de partes iguais, mas quando no trabalho de campo ouvimos os antigos pescadores percebemos que a situação real era muito diferente, para pior. Salientar também que nesta altura as embarcações tinham maioritariamente nomes de pessoas, familiares dos proprietários e mestres, situação muito diferente do que hoje acontece.

Para além da pesca profissional, segundo Costa Júnior, no Barreiro e no Seixal ainda havia dezenas de pessoas a viverem da pesca à mão, faina assim descrita: “Os homens assaltam o rio quando a maré vasa deixando ver o seu leito coberto duma camada argilosa, a que dão o nome de «salão». O peixe ficou por ali impossibilitado de fugir, porque a água lhe faltou, e então é fácil realizar a pesca sem rédes nem apetrechos. Apanha-se à mão o magnífico linguado «barreirento», como é conhecido na lota, a enguia, o safio, o «xarroco», etc. E ainda é farta a colheita do marisco conhecido pela «lambujinha» ou «carcanhol», bivalve da família da amêijoia, e que é vendido nas ruas daquela vila aos

⁴⁷ Álvaro Valente, em memória aos pescadores do Ribatejo Sul, narrou em texto intitulado “Uma pesca do candeio” uma noite desta faina em que participou: “(...) ainda vamos ter calmaireia pode, - sentenciou o arrais. - E o mais mau é que só chegamos a casa lá p’r’ás tantas da madrugada...Este raio do vento norte tem disto. Põe-se bravo que nem um toiro, e ao nascer ou pôr da lua vai-se embora não sei p’rá donde e só volta no outro dia à mesma hora. Mas assim é melhor. Vão ver que despescamos o mar inteiro... E logo para um tripulante: - Eh Manel! Pega num batedeiro e dá um alívio aí nas cavernas. Entretanto os outros preparavam tudo para a pescaria. Quando tudo estava pronto o arrais mandou armar os remos e levantar ferro. Se o vento continuasse teimoso e destrambelhado, seguiríamos à vela - a sobrecinta da vela grande com rizes, mais curta, sem a do «estai» e a «catita»; mas com a calmaireia ocasional, mais valeria seguir a remos. Assim tinha que ser e assim foi. A’ proa o Joaquim armava o candeio, enquanto o Manoel executava as ordens do arrais. O candeio consta dum ferro comprido que termina por uma meia-esfera em rede também do ferro. Fica prêso à roda de proa por um arganém e na meia-esfera põem-se as pinhas (a que chamam cascas) a arder. O homem encarregado dêste serviço nada mais faz. Puxa fogo a uma casca e com outras mantém sempre êste fogo sagrado. A’ ilharga, outro homem da «companha» trata da «fisga». Êste precisa do campo livre, isto é, da cobertura da proa à sua vontade, e é por isso que os botes com verga e vela triangular, do alto da popa adiante da roda de proa, não servem para esta pescaria. (...) Pronto o candeio e a «fisga», o arrais mandou «àvante». O João e o Joaquim meteram os «estropos» nos «toletes» das «chumaceiras», sentaram-se na tábua do meio, encaixaram os remos daquela forma e começaram a remar a compasso, como dois metrónomos, e a tódá a fôrça. O Manel é que levava a «fisga» de oito dentes e seguia atento no seu lugar; o António ia acendendo as pinhas umas nas outras e deitando-as no candeio. E então começou a silenciosa tarefa. (...) O caso era dar com o peixe. A’s vezes corria-se o «mar da palha», até Sacavém e até Cacilhas sem se dar com êle...”. (...) As pobres tainhas, encandeadas, vinham quasi à superfície em cardumes e raras vezes a fisga lhes batia em falso. Dali a pouco o espaço reservado ao peixe regorgitava, eram montões de agonias em movimento, camadas sôbre camadas, num estertor que ia serenando de baixo para cima e que lembrava um batuque em surdina de rabos e barbatanas. O bote singrava rio abaixo, para as bandas de Alcochete, e o arrais, todo satisfeito, gritou: - Eu nam lhes dizia que despescávamos o mar inteiro?” (Valente, 1942, p. 125-126).

litros ou às pratadas. A «ostra» e o «mexilhão» são outros moluscos de farta colheita por esta classe de pescadores que se vêem pisando o leito do rio nas horas da baixa-mar, apanhado o peixe e os mariscos como quem colhe castanhas debaixo dum castanheiro” (Júnior, 1943, p. 280).

Na área de jurisdição da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, Francisco Cândia diz-nos que eram “célebres as azevias de Alhandra, os sáveis e os linguados, as tainhas ou fataças, os limentos, os negretos ou negrões, os redoalhos, os cachuchos, os mугens, as eiróz, os gorazes e os pregados, os charroucos e os peixes-reis, os barbos, as trutas, e as enguias dos afluentes e valas do Tejo (...)”. Segundo este autor, as ostras do Montijo e os camarões do rio de Vila Franca chegavam a “possuir a fama das cantáridas”. O autor concluía que face à riqueza do rio Tejo na zona de Vila Franca de Xira, em diversidade e quantidade de espécies, que ele conheceu em primeira pessoa⁴⁸, só faria sentido assumir que a atividade da pesca foi aqui sempre muito importante (Cândia, 1944, p. 67).

A intensa atividade de pesca artesanal no estuário do rio Tejo já acontecia num quadro de poluição crescente, como se observa nos estudos de Eduardo Arantes e Oliveira sobre a rede de drenagem das águas residuais da cidade de Lisboa, onde aborda o volume e composição dos esgotos, o regime de chuvas em Lisboa, e a poluição e a depuração natural do estuário do Tejo, meio recetor onde todos os esgotos eram descarregados (Oliveira, 1941).

Nesta década de 1940, continuava a utilizar-se no estuário do rio Tejo as redes tartaranhas de arrasto pelo fundo, empregadas pelos botes tartaranha, o que levou outros profissionais do setor a também querer empregar em outras partes da costa nacional as redes de portas para arrastar à vela.

Num parecer da Comissão Central de Pescarias, datado de 12 de maio de 1943, e que teve proposta de indeferimento (analisou um requerimento de 33 arrais do porto de Leixões que pretendiam empregar redes de portas para arrastar à vela, tratando de forma geral o problema do arrasto à vela - transversal a tartaranhas, bugigangas e sistema alemão), o relator Vasco d’Orey assumiu que as redes de arrasto pelo fundo, incluindo as tartaranhas no Tejo, ainda se continuavam a utilizar porque “à norma, e nem sempre coerente doutrina dos diplomas legais, acresce também, e como consequência lógica, porque se lhe adapta maravilhosamente, a brandura tradicional dos nossos costumes”. O autor frisou várias vezes essa brandura pela forma como ela vigorou durante quase cinco séculos permitindo o incumprimento de inúmeras leis: “as nossas autoridades marítimas (...) perante a miséria e fome dos pescadores fecham os olhos a abusos, cometidos pelos interessados, que não compreendendo a generosa largueza de vistas dos Governos, não hesitam em transgredir a lei” (D’Orey, 1943, p. 65). Para o relator, e numa perspetiva de futuro, era fundamental estudar para adaptar a nossa pesca de arrasto aos regulamentos aprovados na Convenção de Londres de 1937, e era necessário renovar a frota de pesca, que estava completamente desadequada, e estabelecer oficialmente um tipo de barco para a pesca costeira que fosse mais económico e seguro para os pescadores e, simultaneamente, evitar a pesca dos imaturos e o empobrecimento negligente dos pesqueiros (D’Orey, 1943, p. 55-75).⁴⁹

Devido à excecional abundância de pescado no ano de 1943, e sendo os meios de ação desta indústria os que referimos, a Comissão Central de Pescarias chamada a dar parecer propôs em 19 de maio de 1944 a suspensão temporária e geral da concessão de autorizações para a construção de novas embarcações para a pesca e condução de pescarias, e para reparações profundas de embarcações e renovações ou transferências de matrículas (AAVV., 1944, p. 33-40; Ramalho, 1944, p. 54-56). O que teve a concordância da direção do Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha, e efetivamente os desembarques reduziram após 1946.

Importa salientar que o aumento dos desembarques globais de pescado acima das 250 mil toneladas no período entre 1943/46, por impulso do consumo conserveiro das nações em guerra, não resolveu os problemas de abastecimento do país, especialmente no interior onde eram mais graves. As

⁴⁸ “assisti a muitas pescarias no Ribatejo onde é tradição em Quinta Feira Santa ir pescar o peixe destinado ao jejum da Páscoa, e lembro-me de, em algumas, principalmente, as realizadas junto às mãos das marinhas de sal, ser o peixe tanto que se recolhia em cestos de vindima, fazendo-se dêle larga distribuição por amigos e criadas. Uma caldeirada à fragateiro, amanhada e comida enquanto se navega Tejo acima, à sombra da vela e canôa, regada com bom vinho, uma açôda de sável, na qual a pimenta, os coentros e o limão são distribuídos com maestria, umas fataças assadas em forno de terra batida com lume a aquecê-las pela parte superior, são petiscos que fazem o encanto dos gastrónomos mais exigentes e que eu (...) recordo com saúde, comparecendo sempre à chamada” (Cândia, 1944, p. 67).

⁴⁹ O que interesse à indústria da pesca do arrasto “é obter uma média de pesca diária capaz de regularmente, abastecer os mercados e que o pescado tenha uma boa apresentação e possa ser vendido nas mais económicas condições de preço. Se, examinarmos a frota que vai arrastar ao mar alto, constatamos que os nossos vapores estão cansados [será cansados, de esgotados] e velhos, são na maioria movidos a carvão, com instalações antiquadas, de uma exploração onerosa e sem condições para uma boa estiva do peixe. A pesca costeira enferma do mesmo mal. Uma e outra são a consequência lógica da brandura do nosso temperamento, que temendo lesar interesses criados, não indefere pura e simplesmente, requerimentos pedindo a adaptação de barcos antigos aos modernos processos de pesca. E daqui resulta o possuírmos uma frota antiquada, velha, improfícua, incapaz de corresponder às necessidades do País e do público” (D’Orey, 1943, p. 68).

populações do interior continuavam sem saber o que era consumir peixe fresco português sem estar moído e assado do calor da viagem, e os portugueses que viviam no norte do país optavam pelo peixe de Vigo, que chegava fresco e em melhores condições de consumo. Situação que também decorria da ausência de investimento da parte dos negociantes de pescado portugueses, que preferiam o lucro certo ao risco, e por esse motivo não investiam em adequados sistemas de conservação (frio) e transporte. Como durante a guerra todo o pescado capturado era facilmente vendido, e como o peixe é uma mercadoria que se deteriora facilmente se não for conservada, os comerciantes preferiam vender o pescado o mais próximo possível do litoral, pois maximizavam o lucro e reduziam as perdas, deixando o interior depauperado deste produto (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 56, 1943, p. 2). A sardinha era consumida em fresco nas zonas à beira-mar, e era o principal alimento animal ou de origem animal da população humilde de Lisboa (Ribeiro, 1945, p. 195)⁵⁰, e toda a produção de bacalhau era absorvida pelo consumo interno e não era suficiente (Ministério da Marinha, 1947, p. 25). A incidência do consumo interno em poucas espécies também não ajudava.

Existia uma efetiva escassez interna de produtos alimentares com a produção a ser impulsionada para exportação devido à guerra, carências nutricionais de que a maior parte da população portuguesa ainda hoje tem memória. Por estar a ser difícil abastecer de pescado os principais centros de consumo do país foi legislado para permitir a faina do arrasto das espécies comestíveis na costa continental portuguesa por embarcações nacionais sem necessidade de serem cumpridas as regras previstas no respetivo regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 24:614 de 25 de outubro de 1934, que visavam evitar a sobrepesca (Decreto-Lei n.º 34:405 de 06 de fevereiro de 1945, p. 74).

Na tentativa de reverter a situação danosa a que estavam voltadas as grandes pescarias (e também a marinha mercante), e para trazer alguma paz interna ao setor, foram tomadas várias medidas de proteção, as mais imediatas para pôr fim à especulação comercial e de seguida outras de fomento que visavam o “ressurgimento das pescarias” e o “regresso de Portugal ao mar” (Serrão, 2000; Garrido, 2001, p. 839), no quadro do que Garrido diz ser o “maritimismo” do Estado Novo (Garrido, 2008, p. 101). Estávamos no segundo Governo do Estado Novo, António de Oliveira Salazar era Presidente do Conselho de Ministros, e Manuel Ortins de Bettencourt o Ministro da Marinha, que tutelava as pescas.

Para além da ação efetiva que o Estado Novo não teve medo de assumir, por exemplo, travando a especulação com a venda da sardinha, adotou um forte discurso propagandístico promotor desse “maritimismo”, que enfatizava as glórias do passado como forma de controlar perceções e emoções e de apelar aos sentimentos mais patrióticos da população. Para além do Infante D. Henriques, figura ímpar da empresa dos Descobrimentos, os pescadores migrantes foram igualmente importantes no processo em que Salazar procura pôr termo à “decadência da nação” através da recriação histórica de uma “tradição marítima nacional” de que nos fala Garrido (2008). Especialmente as mulheres oriundas de Ovar/Aveiro (Varinas) que chegaram ao Tejo no início do século XVIII, inicialmente de forma temporária, mas logo intensificaram as viagens e a permanência, e acabaram por ficar em Lisboa em definitivo, na zona histórica, e a trabalhar à beira Tejo, e que foram constituídas a imagem de marca das pescas do Tejo nas décadas de 1940/50. Ou seja, Salazar fez das varinas uma imagem de excelência do Estado Novo, colocou-as ao serviço de propaganda do Regime, e desta forma também evocou as mulheres pela figura da Varina (Garrido, 2008, p. 105), opção ideológica e de doutrina subjacente ao lema: “Deus, Pátria, Família”, que nas pescas assumia a forma: “Deus, Pátria, Família e o Mar”, acrescido de: “devem ser para ti, Pescador, os 4 pontos cardeais que norteiam a tua vida” (Jornal do Pescador, Ano I, n.º 7, 1939, p. 10). O regime também se apropriou do célebre “Cego de Maio”, na Póvoa de Varzim, navegante audaz e ousado e herói poveiro que enobrecia “a grei e a espécie”, e tal como o Patrão Lopes, em Paço de Arcos, também colocou vezes sem conta a sua vida em risco para salvar a vida dos pescadores, sendo inúmeros os seus atos de abnegação e as dezenas os naufragos que salvou da morte iminente (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 82, 1945, p. 25-26; Ano IX, n.º 83, 1945, p. 19; Ano X, n.º 86, 1946, p. 6).

⁵⁰ A sardinha representava 87% de todas as conservas de peixe em azeite, 55% de todo o esforço de pesca, 40% do valor total do pescado capturado, e era a espécie mais exportada, o que fazia dela um importante subsidiário da economia marítima (Ribeiro, 1945, p. 195)



FIGURA 12 | Bilhete Postal. Em cima no Mercado de Peixe da rua 24 de Julho em Lisboa no início do século XX, e ao lado um casal de ovarinos de Lisboa em dezembro de 1932. Fonte: <https://blogdaruaonze.blogs.sapo.pt/tag/peixe>. Acedido em 28 de junho de 2018.

Sobre a especulação comercial o governo agiu com rapidez, e logo em 31 de julho de 1944 publicou um Despacho a alterar os preços de venda de sardinha em lota, espécie que estava a ser alvo de intensa especulação, estipulando um valor de referência para a sardinha de 120\$00 por cabaz de 45 Kg, valor que era o preço máximo para o consumo e, simultaneamente, o preço mínimo para a venda à indústria. Ao determinar o preço máximo de venda protegiam-se os consumidores e ao determinar o preço mínimo de venda à indústria protegiam-se os pescadores. Com receio de que estas medidas pudessem potenciar esquemas de pesagem menos precisos de forma a que os especuladores mantivessem o lucro de antes, o mesmo Despacho previa que em caso de dúvidas na determinação do número de cabazes trazidos por cada embarcação essa avaliação fosse realizada por dois peritos, um da parte das pescas e outro da parte das conservas, e se ainda assim não houvesse entendimento, o desempate seria por um terceiro elemento que seria nomeado pela autoridade marítima (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 67, 1944, p. 9).

Após a grande quebra de preço da sardinha que ocorreu ao terminar a II Guerra Mundial, os preços começaram a mostrar uma tímida tendência crescente (Ministério da Marinha, 1947, p. 19). A pesca industrializou-se e expandiu-se escorada nas pescarias costeiras e longínquas de algumas espécies de crustáceos e moluscos e de várias espécies de peixes pelágicos e demersais capturadas com recurso a artes de arrastar e de linha e anzol, especialmente nas águas do Atlântico, ao largo da costa da Mauritânia, nas Canárias e Rio de Ouro (zona de pesca XI, da divisão estatística internacional), e também nas águas costeiras e ao largo (a oeste) da costa de Portugal (zona de pesca IX, da divisão estatística internacional), e nas águas das costas da Irlanda e de Marrocos e da Madeira (com pequenos contingentes) (zona de pesca X, da divisão estatística internacional) (Ministério da Marinha, 1949a, p.32-34; Silva, 2008, p. 34). Falta ainda referir a importante e histórica pesca do bacalhau nos bancos da Terra Nova, e, após 1930, nos bancos da Gronelândia, pescarias que eram realizadas com artes de pesca à linha, azagaia e linhas compridas (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 55, 1943, p. 12-15; Ano V, n.º 56, 1943, p. 10-11; Botelho, 1947a, p. 57-67).⁵¹ Em 1945 já só operavam seis veleiros na Terra Nova,

⁵¹ Até ao final da década de 1920, os bacalhoeiros portugueses, muito mal apetrechados por sinal, atuaram em exclusivo nos bancos da Terra Nova - não dispunham de motores de propulsão, apesar dos mais de 3,5 mil km de distância (na outra margem do Atlântico Norte), nem de aparelhos de transmissão e receção T.S.F., e eram poucos os barcos que tinham instalados motores para luz e para as bombas. Em 1930, insatisfeito com os resultados da pesca nos bancos da Terra Nova, o Capitão Cajeira decidiu ir tentar a sorte mais a norte nos bancos da costa Ocidental da Gronelândia, a maior ilha do mundo, o que terá feito sem cartas de navegação ou conhecimento da costa, deixando o seu destino à sorte. Não foi bem-sucedido, e voltou a tentar no ano seguinte, sendo mais feliz: fez grandes pescarias e abriu uma nova zona de pesca que passou a ser frequentada pelos bacalhoeiros portugueses motorizados. É que a abertura desta frente de pesca a cerca de mil milhas mais a norte, e isto no ponto mais próximo, que se dispersava por uma faixa de 300 milhas de comprimento por cerca de 40 milhas de largura média ao longo da costa da Gronelândia, e onde as embarcações permaneciam enquanto o tempo o permitia, obrigava à utilização de embarcações motorizadas. Muitos veleiros, os que o permitiam, foram reconvertidos, e passaram a deslocar-se preferencialmente para a pesca nos bancos da Gronelândia, e, só quando o clima tornava a pesca aí impossível, é que desciam para concluir a faina nos bancos da Terra Nova. Os poucos veleiros que não permitiam a reconversão continuaram todos os anos a ir pescar para os bancos da

sendo as demais embarcações motorizadas por reconversão dos veleiros, setor que apostava cada vez mais num sistema de pesca intensivo e por isso ostentava uma tendência de aumento significativo do número de navios e da sua capacidade (tonelagem), de que são exemplo os quatro navios arrastões que engrossaram a frota em 1944, e os dois que a engrossaram em 1945, o *João Alvares Fagundes* e o *Pedro Barcelos*, que tinham uma tonelagem global de cerca de 1.270 toneladas (Ministério da Marinha, 1947, p. 25).

Sem entrarmos no debate em torno do “regresso de Portugal ao mar”, até porque o material continuava obsoleto e os pescadores a viver de forma miserável e a trabalhar em más condições, o que os colocava em risco, e isso o regime não conseguia camuflar - ainda que, é preciso reconhecê-lo, procurava melhorar as condições de trabalho dos pescadores⁵² -, é inegável a sua aposta na pesca das águas longínquas, especialmente na captura do bacalhau na Terra Nova e na Gronelândia, bem como os bons resultados alcançados ao nível das capturas.

A produção nacional de bacalhau seco passou de 5.117 ton em 1933 para 14.046 ton em 1940, e no caso do bacalhau verde passou de 7.675 ton em 1933 para 20.541 ton em 1940, sendo que o bacalhau seco importado decresceu de 46.303 ton em 1933 para 27.581 ton em 1940. Em 1943, uma década depois, já só foram importadas para consumo interno 13.287 ton de bacalhau seco, e todo o restante bacalhau consumido internamente foi pescado pelos portugueses num total de 15.203 ton. Os dados mostram que só durante uma década foi possível reduzir as importações em mais de 33 mil toneladas (cerca de 71%), este que era recurso de qualidade, nutritivo e altamente consumido e tradicional, o que era naturalmente positivo, até pelos recursos que envolvia. Para se ter uma ideia, em 1943

Terra Nova, onde permaneciam entre 5/6 meses por safra. O navio-hospital dava apoio diverso nas duas zonas de pesca (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 55, 1943, p. 12-15; Ano V, n.º 56, 1943, p. 10-11).

⁵² A assistência aos bacalhoeiros portugueses na Terra Nova era dada, na maneira do possível, pelos navios-hospitais franceses da Société des Oeuvres de Mer, o que, entretanto, deixaram de fazer por dificuldades de cobrança das despesas de saúde. Em 1923, após um tempo sem assistência, o cruzador “Carvalho Araújo” capitaneado pelo capitão de fragata Octávio de Matos Pereira foi enviado para prestar assistência aos bacalhoeiros portugueses a atuar na Terra Nova. No entanto, de acordo com o relatório do capitão, este barco não era o mais indicado para a missão devido à numerosa tripulação, gasto excessivo de combustível e poucas acomodações para assistir os pescadores. Após novo período sem assistência, em 1926 o navio a vapor “Gil Eanes” de transporte da marinha de guerra foi enviado para Roterdão para adaptação e melhorias, processo que foi concluído em abril de 1927, tendo esta embarcação realizado a viagem inaugural de assistência aos pescadores a laborar nos Bancos da Terra Nova a 16 de maio de 1927, capitaneada pelo capitão de fragata Octávio de Matos Pereira, que aconteceu com sucesso. Em 1928, não foi prestada assistência aos nossos pescadores na Terra Nova, mas em 1929 e em 1930, tendo novamente como capitão Octávio de Matos, e como imediato o então capitão-tenente António José Martins, esta embarcação voltou a prestar assistência aos pescadores bacalhoeiros. Entre 1931 e 1936 não foi prestada assistência aos pescadores bacalhoeiros, que, entretanto, já tinham dirigido a sua atenção para os bancos da Gronelândia. A 14 de julho de 1937, por vontade de Ortins de Bettencourt, então Ministro da Marinha, e persistência de Henrique Tenreiro, Delegado do Governo junto dos Grémios da Pesca, o navio-hospital Gil Eanes, agora capitaneado pelo capitão de fragata António José Martins, voltou à sua missão humanitária nos Bancos da Terra Nova e da Gronelândia, processo que se repetiu nos anos seguintes passando esse acompanhamento a ser feito pela primeira vez com regularidade (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 55, 1943, p. 12-15; Ano V, n.º 56, 1943, p. 10-11; AAVV., 1966, p. 47).

Sobre o “Gil Eanes” ... O vapor “Lahneck”, de 786 toneladas, propriedade da companhia alemã Hansa, pouco depois de ser construído e apenas tendo feito uma viagem completa entrou no porto de Lisboa (em 29 de julho de 1914) em cumprimento da ordem que recebeu para se manter fundeado em porto neutro porque a marinha alemã não podia proteger a sua navegação comercial no contexto de guerra. Pelo Decreto n.º 2:229 de 23 de fevereiro de 1916, o governo português decidiu requisitar os navios beligerantes que estavam refugiados nos portos nacionais, e no dia seguinte pelo Decreto n.º 2:236 de 24 de fevereiro de 1916 ordenou a requisição dos navios alemães. Na manhã deste mesmo dia notificou as tripulações alemãs dos navios requisitados para desembarcarem. Era para ser uma requisição temporária, sustentada na necessidade de utilização das embarcações para abastecimento do país (função comercial), mas tornou-se definitiva e passou a servir a Marinha de Guerra Portuguesa como cruzador auxiliar, porque nessa sequência a 9 de março de 1916 a Alemanha declarou guerra a Portugal. Pela Portaria n.º 616 de 15 de março de 1916, o nome do navio passou de “Lahneck” para “Gil Eanes”, e nunca mais arraiou a bandeira portuguesa. Finalizada a guerra, foi retirada ao navio a guarnição e o material militar, e em 1 de junho de 1918 foi abatido ao efetivo da armada e passou a ter funções de navio mercante. Posteriormente serviu nos transportes marítimos do Estado fretado pelo Ministério da Guerra, mas sem motivo para a militarização do navio foi colocado às ordens da Direção-Geral dos Transportes Marítimos do Estado (TME) que em julho de 1919 o passou a utilizar nas carreiras comerciais do norte da Europa, e em muitos outros serviços. Ainda pertenceu à empresa Rau & Santos. Com a liquidação dos Transportes Marítimos do Estado (TME), alienação prevista na Lei n.º 1:577 de 10 de abril de 1924, o navio não foi vendido (foi uma das quatro exceções) e regressou novamente à Marinha de Guerra, e após as necessárias adaptações entraria em funções no final de setembro de 1924, servindo de navio de apoio e abastecedor. Já com doze anos de vida, pelo Decreto n.º 13:013 de 13 de janeiro de 1927 foi autorizada uma grande reparação e uma conveniente adaptação no montante de 2:389.155\$00 (cerca de 2.389 contos), despesa extraordinária do orçamento do Ministério da Marinha sob a epígrafe “Reparações a efectuar no estrangeiro no transporte de guerra Gil Eanes” (Decreto n.º 13:013 de 13 de janeiro de 1927, p. 61), a realizar em Roterdão, na Holanda. A reparação para que ficasse em condições de prestar o serviço a que estava destinado - transporte de guerra - foi realizada e o navio regressou a Lisboa a 17 de abril de 1927. Fez alguns serviços diversos dentre os quais servir de apoio aos pescadores do bacalhau das águas longínquas, ideia que nos anos antes já estava a ser forjada, e que de certa forma está na base da reparação que lhe foi feita. A 16 de maio de 1927 o navio levantou âncora no Tejo com destino à Horta (Açores), escala da primeira viagem que fez à Terra Nova, e no dia 20 partiu para as águas longínquas. Este navio só apoiaria a pesca de forma continuada a partir de 1937, como referido, prestando um serviço de assistência de enorme qualidade aos pescadores do bacalhau sob a égide da Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau (Loureiro, 1956, p. 7-223). Notar que na legislação nacional o nome original do navio em alemão está escrito “Laneck”, e a nova denominação em português “Gil Eannes” (Portaria n.º 616 de 15 de março de 1916, p. 249).

pescaram bacalhau à linha nas águas distantes 42 lugres com uma capacidade global de 18.021 toneladas de arqueação bruta, tripulados por 2.106 homens dos quais 1.648 eram pescadores (Ministério da Marinha, 1944, p. 10, 22-24), havendo a acrescentar mais seis arrastões que faziam duas campanhas em cada ano (ou seja, iam duas vezes no ano pescar à Terra Nova e à Gronelândia) (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 5). Por aqui é visível o esforço realizado no sentido de exponenciar a pesca longínqua. Se Portugal não conseguia atingir a meta a que a si mesmo tinha imposto de ser autossuficiente na produção do bacalhau, isso devia-se ao facto de ser uma meta utópica, já que o elevado consumo nacional, sem paralelo com a realidade dos demais países europeus, não o permitia. Como ironicamente se tem dito, se bacalhau não fosse peixe talvez se conseguisse atingir essa meta.

Quanto ao risco a que os marítimos estavam expostos, não se pode escamotear o elevado número de naufrágios, com perda de embarcações, mortes por afogamento e de feridos. Quase todos os anos aconteciam tragédias nas águas costeiras, onde era mais significativa a perda de vida humana, e sinistros nas águas longínquas, onde era mais significativa a perda material, que, diga-se, não se deviam exclusivamente ao material obsoleto e à falta de condições de trabalho.⁵³ Para elas concorriam uma vastidão de fatores, dentre os mais prementes, a imprevisibilidade climática, como aconteceu com as mais de cem traineiras que na tarde/noite de 2 de dezembro de 1947 saíram do Porto de Leixões para pescar no Mar da Figueira da Foz e que durante a faina se viram envolvidas numa tempestade violenta que ninguém podia prever e que de uma assentada ceifou a vida a 150 pescadores, e deixou 71 mulheres viúvas e 152 crianças órfãs (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 108, 1947, p. 31-39; AAVV., 1947, p. 3). Também o reforço substancial dos meios de produção alocados às pescas costeiras e distantes, porque quantas mais embarcações e marítimos no *mar oceano* maior a probabilidade de sinistro, e, por fim, a impreparação das tripulações, a começar pelos capitães dos navios de pesca e a acabar nos pescadores.

O Estado Novo respondeu de forma prática e objetiva: combateu a falta de conhecimento náutico, de pesca e de navegação com o lançamento das escolas de pesca rudimentares, elementares e profissionais na década de 1940, e na década seguinte aprovou um plano de fomento para melhorar embarcações e artes, quando também foi construído um novo navio-hospital (um novo Gil Eanes - 1955/56) para melhor apoiar a frota longínqua dos bancos da Terra Nova e da Gronelândia que era do cais Rocha Conde de Óbidos no Tejo que largava para prestar assistência aos pescadores bacalhoeiros, simultaneamente levando-lhes correspondência e encomendas enviadas pelas suas famílias, e no regresso trazendo um carregamento de bacalhau para o abastecimento nacional (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 142, 1950, p. 20; AAVV., 1966, p. 47).

Alan Villiers, em 1950, na viagem que fez aos bancos da Terra Nova e Gronelândia a bordo do lugre *Árgus* teve oportunidade de subir a bordo do antigo Gil Eanes, onde ficou três semanas em julho de 1950, que descreve como “um velho barco a vapor”, com menos de duas mil toneladas e por isso

⁵³ O número de naufrágios sempre foi maior na pesca na costa portuguesa e ao largo das ilhas adjacentes, especialmente no Funchal, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, São Jorge (Velas), Horta, Lajes do Pico e Vila Franca do Campo. Por uma razão muito simples, era aqui que se posicionava a maior parte da frota nacional, que era costeira e local, e era aqui que mais se arriscava, quer devido à própria natureza e ao espírito aventureiro dos homens do mar, quer pela menor preparação dos patrões das embarcações e das respetivas tripulações. Naturalmente, com o reforço da capacidade da frota das pescas distantes passaram a acontecer mais sinistros nos vários locais longínquos onde se dispersavam os meios de produção e os pescadores nacionais, nomeadamente nas Canárias, Noruega, a sul do Cabo de São Vicente, a sul do Cabo Juby, e nos bancos da Terra Nova e da Gronelândia. No entanto, o navio-hospital Gil Eanes, que singrou por quase todos os mares do globo, ajudava a mitigar muitos desastres e contribuía decisivamente para que nos sinistros das pescas longínquas o mais notado fosse as perdas materiais. A listagem seguinte, que não esgota o tema, representa as embarcações das pescas distantes que naufragaram e tiveram perda total, e o número de homens que na sequência desses naufrágios perderam a vida. Em 1941, ano de muito boa campanha de bacalhau, foram vários os navios que naufragaram, uma pessoa pereceu e várias ficaram feridas. Logo em 30 de maio perderam-se dois lugres bacalhoeiros, o “Santa Quitéria” e o “Silvina”. O lugre “Aviz” viu adoecer dois dos seus tripulantes, um dos quais ainda foi assistido pelo Gil Eanes. O lugre “São Rui” viu perecer um dos seus tripulantes na Terra Nova, que só tinha 28 anos e deixou uma família desamparada (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 32, 1941, p. 10-11). Mais alguns exemplos sucintos: três naufrágios em 1944: um navio de 305,30 toneladas nos bancos da Terra Nova (salvaram-se os 44 tripulantes), um de 325,62 toneladas ao sul do Cabo de São Vicente (salvaram-se os 23 tripulantes), e um outro de 154,04 toneladas ao sul do Cabo Juby (salvaram-se os 12 tripulantes) (Ministério da Marinha, 1946, p. 69); três naufrágios em 1946: um navio de 719 toneladas na Gronelândia (salvaram-se os 71 tripulantes), um de 510 toneladas na Noruega (salvaram-se os 62 tripulantes), e um outro de 322 toneladas nas Canárias (salvaram-se os 22 tripulantes) (Ministério da Marinha, 1949a, p. 47); em 1948, naufragou um navio de 309 toneladas na Terra Nova, tendo perecido um tripulante e sobrevivido outros 42 tripulantes (Ministério da Marinha, 1950, p. 49); em 1949, dois naufrágios de dois navios na Terra Nova com 558 toneladas, tendo sobrevivido os 91 tripulantes (Ministério da Marinha, 1951, p. 49); em 1950, dois naufrágios: um navio de 275 toneladas na Terra Nova e um outro de 758 toneladas no Atlântico, sem que exista informação do que aconteceu aos tripulantes (Ministério da Marinha, 1955, p. 51); em 1951, naufragaram três navios com 910 toneladas na Terra Nova, tendo sobrevivido os 115 tripulantes (Ministério da Marinha, 1957a, p. 55); em 1952 ocorreram sete naufrágios: um navio de 773 toneladas no Atlântico ao largo dos Açores (salvaram-se os 74 tripulantes), dois navios com 651 toneladas na Terra Nova (salvaram-se os 93 tripulantes), dois navios com 780 toneladas na Gronelândia (salvaram-se os 88 tripulantes), e dois navios no Atlântico com 385 toneladas (pereceram 17 e salvaram-se 9 tripulantes) (Ministério da Marinha, 1957b, p. 55); em 1953 naufragou um navio de 224 toneladas na Terra Nova, tendo sobrevivido os 36 tripulantes a bordo (Ministério da Marinha, 1957c, p. 57).

“pequeno para suportar as condições de tempo no Atlântico Norte”, mas responsável por um trabalho notável de apoio à frota de pesca portuguesa, e desempenhava uma série de funções para além de navio-hospital (Villiers, 1951b, p. 25). A guarnição deste barco também pescava, e era a bordo que secava o bacalhau, como bem documentou Alan Villiers.⁵⁴ Segundo Joaquim Gil Sousa Piló, dirigente do Sindicato Livre dos Pescadores e Profissões Afins, que no início da vida laborou nos arrastões do bacalhau, o Gil Eanes também servia para substituição e contrabando de mercadorias, faceta obscura nunca desenvolvida pelos críticos.⁵⁵

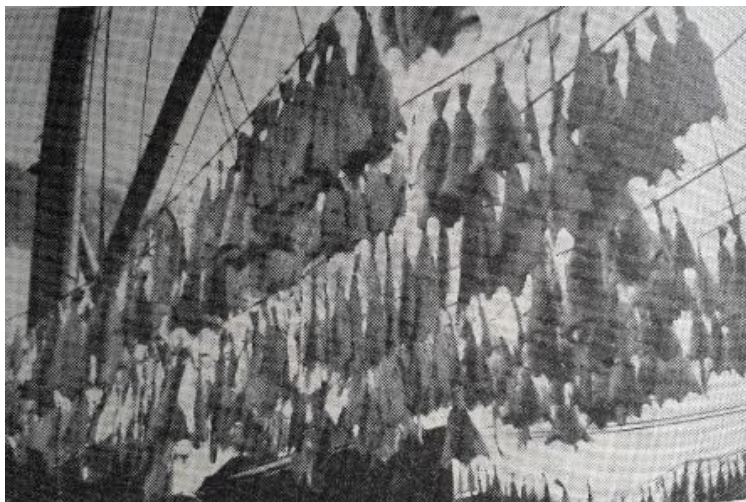


FIGURA 13 | Seca de bacalhau a bordo do Gil Eanes, em julho de 1950 (capturado pela guarnição).

Fonte: Villiers, 1951b, p. 26.

Na área da assistência, e não obstante toda a ação propagandística do regime, os pescadores do Tejo tiveram um benefício real apesar de não serem dos mais beneficiados a nível nacional, o que naturalmente contribuiu para a melhoria das suas condições de vida. Foi uma iniciativa bem-sucedida do regime, a juntar aos avanços na previdência, para os manter fiéis ao trabalho e ao líder. Na lógica da harmonia que reinava entre empregadores e empregados, ideal do regime, também os grêmios contribuíam nas oferendas aos pescadores. A assistência não supria todas as suas carências, longe disso, mas atenuava a absoluta falta de cuidados básicos de saúde, de alimentação e de alojamento, e reforçava a ideia de classe, uma vez que os pescadores tinham as suas próprias instituições, apesar de não as dirigirem, questão que já referimos, e tinham os seus próprios meios de assistência social, ainda que nem todos tivessem acesso da mesma forma aos equipamentos de assistência social devido ao clientelismo. Por exemplo, nos lares dos pescadores em Pedrouços e no Cais do Sodré, e na colónia de férias em Santo Amaro de Oeiras, marcavam presença os pescadores e os seus filhos, respetivamente, selecionados pelos dirigentes supostamente em função do mérito do serviço prestado (ex. homens que mais pescaram), mas sabemos que o primeiro critério era mesmo o da aderência e apoio ao regime.

No Natal de 1942, os serviços de assistência da Junta Central da Casa dos Pescadores distribuíram 376 enxovais por todo o país, dos quais cinco foram oferecidos aos pescadores de Lisboa. Na mesma altura cinco armadores da pesca do bacalhau ofereceram 4.338 Kg de bacalhau às Casas dos Pescadores que foram distribuídos pelos pescadores bacalhoeiros, tendo os pescadores de Lisboa recebido 50 Kg e os do Seixal uns míseros 2 Kg (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 49, 1943, p. 13). A iniciativa de distribuir bacalhaus foi aplaudida, e passou a ser assumida pela Direção do Grémio dos Armadores de Navios de Pesca de Bacalhau, que todos os anos entregava dois bacalhaus a cada pescador para a ceia de Natal. Para o Natal de 1949 foram distribuídos 7.846 bacalhaus, dos quais 282 em Lisboa, 16 no Seixal e 4 na Caparica, e, ali próximo, 26 em Cascais e 10 na Ericeira. No ano seguinte foram distribuídos três bacalhaus por cada pescador e tripulante para a consoada do Natal, um total de 12.018 bacalhaus, com um peso de 8.012 quilos (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 134, 1950, p. 32; Ano XII, n.º 144, 1950, p. 46). Era uma doação simbólica, uma simpatia que agradava aos marítimos.

A Casa dos Pescadores do Seixal, secção da Casa dos Pescadores de Lisboa, durante o ano de 1942 prestou a seguinte assistência na saúde aos pescadores associados e respetivas famílias: 756 consultas, 922 injeções, nove intervenções de pequena cirurgia, 1.218 pensos, 84 visitas domiciliárias de médico e 74 de enfermeira, e 17 partos. Os custos com medicamentos, com honorários de médicos e pessoal de enfermagem, e com aquisição de material sanitário, ascenderam a 28.493\$10. Quanto à assistência social, subsidiou 17 de partos pagando 500\$00, pagou sete subsídios de doença no montante de 358\$00, 37 subsídios de invalidez no montante de 1.240\$00 e quatro subsídios de funeral no montante de 550\$00 (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 50, 1943, p. 13).

⁵⁴ O Gil Eanes “(...) transporta correio e encomendas; distribui comida fresca, sempre que é necessário; leva a bordo óleos pesados para lugres, âncoras suplentes, aprestos de pesca, água fresca e todas as mil e uma coisas de que os navios de pesca carecem. Além disso tem uma enfermaria com 40 camas, uma sala de operações, e corpo clínico para vigiar a saúde dos 3 mil homens que andam a bordo dos 60 e tantos navios portugueses que pescam todos os anos nos Bancos da Terra Nova e nas águas da Groenlândia” (Villiers, 1951b, p. 25).

⁵⁵ Entrevista em 14 de março de 2019, na sede do Sindicato, em Santos (Lisboa).

Em maio de 1943 o montante gasto com a construção de casas de pescadores no Seixal já ascendia a 43.312\$55, e em julho seguinte foi inaugurado o “Lar do Pescador” na Travessa da Saúde em Pedrouços, com capacidade de cem camas, para receber todos os pescadores nacionais, e não só os de Lisboa e do Tejo. Os pescadores tinham de pagar 9\$00 pela diária, o que incluía dormida, banho e alimentação (pequeno-almoço, almoço e jantar). Era uma iniciativa da Junta Central das Casas dos Pescadores (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 53, 1943, p. 8-9; Ano V, n.º 55, 1943, p. 3-5).

No ano de 1943, nos dois postos médicos existentes na seção local do Seixal da Casa dos Pescadores de Lisboa, um na sede da casa dos pescadores (no Seixal) e outro na sede da Cooperativa Piscatória Aldegalense, que nesse ano laboraram ininterruptamente, foi prestada a seguinte assistência aos pescadores e seus familiares: 661 consultas, 944 injeções, 875 pensos, 12 intervenções de pequena cirurgia, e 56 visitas domiciliárias a doentes, o que obrigou a compras de material sanitário no valor de 15.077\$10, e a compras de medicamentos no montante de 12.514\$44. Ademais, foram concedidos 23 subsídios por nascimento de filhos, quatro por doença, dois para funeral e 24 por invalidez e velhice, que envolveram uma verba de 2.160\$00. Estes vários centros de custos representam um valor total de 29.751\$54. Foram ainda concedidos outros benefícios, sendo os referidos os que mais contribuíram para melhorar a condição de vida dos pescadores (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 61, 1944, p. 15). No mesmo período, o posto de Puericultura de Lisboa, tendo 1.600 crianças inscritas, prestou os seguintes serviços: 4.254 consultas, 2.144 pesagens, 1.488 tratamentos, 560 vacinas e 1.058 banhos. Do total de crianças inscritas, 65 recebiam alimento artificial, a quem foram distribuídos 1.250 Kg de leite e farinhas para 46.450 refeições (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 67, 1944, p. 9).

No ano de 1944 manteve-se o nível de assistência prestada pela seção do Seixal da Casa dos Pescadores de Lisboa, onde já eram mais de seiscentos sócios, a saber: 773 consultas médicas, 975 injeções, 9 intervenções de pequena cirurgia, 623 pensos, 94 visitas domiciliárias do médico, 131 visitas domiciliárias do enfermeiro, e 15 partos. Estes serviços representaram um encargo financeiro de 16.336\$50, ao que acrescenta o custo com medicamentos no total de 13.814\$65, totalizando encargos de 30.151\$15. Ademais, atribuiu 15 subsídios por nascimento de filho no valor de 510\$00, 14 subsídios de doença no montante de 650\$00, 24 subsídios por invalidez ou velhice no valor de 960\$00, e dez subsídios de funeral no montante de 1.450\$00. Foi ainda prestada assistência extraordinária, nomeadamente o pagamento de radiografias, análises, transportes de doentes, hospitalizações, etc., e outras ajudas que ascenderam a mais de 1.203\$50 (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 75, 1945, p. 8-9).

Nos anos seguintes manteve-se o nível de assistência, em alguns tratamentos foi mesmo reforçada, sendo de referir que para além dos serviços promovidos nas Casas dos Pescadores ainda havia a assistência prestada aos tripulantes e pescadores nos postos de saúde em Lisboa do Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau, como exibimos a seguir em referência ao ano de 1949.

Postos de Lisboa	Visitas	Consultas	Inspeções	Operações	Partos	Tratamentos
Sede	39	825	1375	-	-	369
Alcântara	10	1293	1588	8	-	868
Ginjal	-	187	566	1	-	2890
Alcochete	3	167	191	3	-	345
Azinheira	-	312	473	-	-	2345

QUADRO 1 | Assistência prestada aos tripulantes e pescadores durante o ano de 1949 nos postos de saúde em Lisboa do Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 134, 1950, p. 26.

Para além da prestação de serviços básicos de saúde, foram criados refeitórios e cantinas sociais destinados ao fornecimento de refeições aos pescadores, o que era fundamental no quotidiano dos pescadores, na perspetiva nutricional e social, porque muitos estavam em situação de vulnerabilidade socioeconómica. Era aqui que os pescadores podiam tomar as refeições, que eram equilibradas e seguras, e ajudavam a preencher as suas necessidades energéticas e nutricionais. Eram dois os refeitórios económicos em Lisboa, um no do Lar do Pescador do Bom Sucesso, integrado na assistência social aos pescadores, e outro no Lar do Pescador do Cais do Sodré, integrado na assistência social a todo o pessoal dos organismos das pescas, e apresentamos a seguir o resumo do movimento desde a sua constituição em 1943 e até ao final desta década.

	Entre 08.07.1943 31.12.1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	Preços por unidade/dia
Pequenos-almoços	1597	5116	6808	4649	10559	4175	7828	1\$00/unid
Refeições completas	9188	28427	44832	53418	45078	60684	28388	4\$50/unid
Pratos extras	401	2462	3667	7027	14963	18435	22351	3\$00/unid
Sopas extras	1316	14382	20141	28500	27310	26035	30080	1\$00/unid
Pão extra	1433	13361	16571	20311	20225	20949	19860	\$50/unid
Vinho extra	350	2154	1771	2557	-	-	-	-/unid
Cafés	780	421	268	416	541	2536	1700	\$50/unid
N.º de alojamentos em pensão completa (diárias)	2596	7066	5383	9333	4698	2817	4031	13\$00/dia
N.º de camas	4172	4874	7029	9022	12587	14613	17321	-
N.º banhos c/sabão	1751	2278	1626	1411	1213	2632	2456	-
N.º banhos s/ sabão	-	-	1266	1058	1084	2197	2905	-
N.º cortar cabelo e desfazer barba	606	1391	1482	1377	1071	1553	1475	-
N.º desfazer a barba	1187	2117	2919	2738	2117	2517	2179	-
N.º corte de cabelos	70	469	473	535	766	1289	1465	-

QUADRO 2 | Movimento do Lar do Pescador do Bom Sucesso - refeitório económico, integrado na assistência social aos pescadores, e o custo unitário de cada produto servido.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano X, n.º 122, 1949, p. 3; Ano XI, n.º 134, 1950, p. 13.

	Entre 21.10.1943 31.12.1943	1944	1945	1946	1947	Entre 01.01.1948 30.09.1948	Preços por unidade/dia
Pequenos-almoços	6576	54000	13000	5570	5238	4871	1\$00/unid
Refeições completas	16627	126718	69297	83923	52600	55272	4\$20/unid
Pratos extras	4060	46627	96811	126315	123984	38019	2\$90/unid
Sopas extras	3167	42295	80509	133607	153324	31467	\$90/unid
Pão extra	3575	55528	110061	154243	150160	41829	\$50/unid
Vinho extra	3181	32634	85247	103449	106744	21532	\$80/unid 1\$00/unid
Cafés	6987	43266	24426	13384	4317	7003	\$50/unid
N.º de alojamentos em pensão completa							13\$00/dia

QUADRO 3 | Movimento do Lar do Pescador do Cais do Sodré - refeitório económico, integrado na assistência social a todo o pessoal dos organismos das pescas (e não só a pescadores), e o custo unitário de cada produto servido.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano X, n.º 122, 1949, p. 4.

Nota: em 1948 deixou de existir no Cais do Sodré a Casa do Conto para estivadores e carregadores do Porto de Lisboa, o que fez reduzir o número de refeições e pratos extra. Este refeitório ainda fornecia refeições completas e sopas a diversas entidades, como às Oficinas do Ginjal ou à Cantina Escolar e Misericórdia de Almada, dados que não constam do quadro anterior. No Ginjal localizavam-se os armazéns e instalações frigoríficas da propriedade da Cooperativa dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau.

Inicialmente cada refeição completa tinha um custo de 3\$50, e cada pequeno-almoço custava \$50, e consistia num prato de caldo quente feito com carne, que era servido entre as 6h30 e as 8h30. O almoço era servido entre as 12h00 e as 14h00 e o jantar entre as 18h00 e as 20h00. Em dezembro de 1944 o valor da refeição completa foi aumentado para 4\$00, e logo depois para 4\$20 (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 72, 1944, p. 12). Com o evoluir o tempo os valores foram aumentando.

Ao nível da instrução, a Escola Profissional de Pesca de Pedrouços inaugurada em outubro de 1941, com capacidade de formação de cerca de 40 alunos/ano, em 1943 já formou quase 60 alunos e de forma crescente em 1950 atingiu a meta dos 100 alunos/ano. Nos primeiros dez anos de existência formou cerca de 700 pescadores-marinheiros, esta que era a elite dos pescadores da indústria pesqueira nacional (Peres, 1952, p. 10).⁵⁶

⁵⁶ Sobre quotidiano e a instrução oferecida na Escola Profissional de Pesca de Pedrouços, durante a década de 1940, consultar Peres (1952, p. 10-15).

Aos pescadores distantes que partiam todos os anos do estuário do Tejo, o Gil Eanes era vital no apoio à frota nacional da pesca do bacalhau. Só em 1949 este navio-hospital fez 239 visitas a navios de pesca, internou 155 feridos e doentes, tratou 1237 homens e ministrou-lhes 8075 injeções, e entregou 1900 encomendas (Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 150, 1951, p. 20).

O programa “Hora da Saudade”, transmitido pela Emissora Nacional em Lisboa e gratuito para as famílias dos pescadores do bacalhau, aumentou o número de mensagens transmitidas desde a sua primeira emissão em 31 de maio de 1942. Ora veja-se: em 1942 foram transmitidas 300 mensagens, no ano seguinte 365, e depois 570, e assim por diante, e em 1948 o programa foi ampliado passado a fazerem-se emissões quinzenais aos domingos para os arrastões nos meses de março, abril, outubro, novembro e dezembro (Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 161, 1952, p. 25-26).

A intensa propaganda do regime acerca da assistência aos pescadores ia surtindo o efeito desejado. Numa reportagem publicada no Jornal “O Século” em 25 de outubro de 1950, numa altura em que supostamente os seus administradores já mostravam reservas à continuidade do regime, é sustentado que a integração dos principais sistemas de pesca na orgânica corporativa potenciou o seu desenvolvimento e permitiu elevar o nível de vida e enobrecer a condição social dos pescadores (AAVV., 1950, p. 16). É uma reportagem muito elogiosa ao regime, especialmente sobre a obra de assistência aos pescadores, um troféu para o Governo. Assume-se, e cita-se: “também a numerosa classe piscatória não agremiada [a pesca local] beneficiou de um auxílio assistencial muito vasto e completo, que, indo desde o período pré-natalício, acompanha o pescador durante toda a sua existência” (AAVV., 1950, p. 16). Importa notar que da assistência concedida pelas Casas dos Pescadores e pela Junta Central beneficiavam todos os pescadores, inclusive os homens da pesca local do Tejo, apesar de nem todos efetuarem as contribuições (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 145, 1951, p. 12).⁵⁷ Muita da assistência, previdência e proteção no trabalho era simbólica.

Para além de toda a propaganda, que viria a ter aderência externa (Villiers, 1951a)⁵⁸, este era um sinal efetivo da aposta do regime na grande pesca longínqua a quem se dirigia em primeiro a “obra” assistencial aos pescadores, também uma tentativa de recuperar a identidade coletiva perdida, numa altura em que era necessário aumentar os totais capturados na pesca marítima, no cumprimento do objetivo que o próprio governo tinha colocado ao país, e que começaram a aumentar em 1943 (Cavaco, 1969, p. 146; Santos *et al.*, 2012, p. 413-414). E, diga-se, de forma diametralmente oposta ao que se registava nas pescarias fluviais em que os quantitativos das principais pescarias não paravam de decrescer, sobretudo no Tejo, apesar de na década de 1940 ainda continuarem os movimentos transumantes das populações avieiras que se fixavam especialmente nas margens do rio Tejo e das populações varinas e ilhavenses para as colónias fundadas no litoral, de que é exemplo a Costa da Caparica (Ribeiro, 1945, p. 217-218).⁵⁹ As estatísticas das espécies mais importantes das águas salobras (salmão e lampreia) da década de 1940 nem sequer englobam o rio Tejo, somente os rios Minho (Monção

⁵⁷ Fragmento do discurso do Comandante Henrique Tenreiro na cerimónia de encerramento do III Congresso Nacional da Pesca (dezembro de 1950): “se possuímos, hoje, no continente, uma população piscatória de 50.000 indivíduos, deve reconhecer-se que só 40% dos mesmos concorrem com o seu trabalho e o seu óbolo, para a manutenção e existência financeira das Casas dos Pescadores, suportando os mesmos o peso morto de 60% dos seus colegas que se empregam na pesca local, e em pouco contribuem para o desenvolvimento das medidas de assistência, de que, no entanto, largamente disfrutam” (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 145, 1951, p. 12).

⁵⁸ Alan Villiers, australiano especialista em assuntos náuticos, a convite do Dr. Pedro Teotónio Pereira, que foi embaixador de Portugal em Washington, esteve umas semanas em Portugal em março de 1950 a acompanhar o quotidiano das pescas, percorreu os vários centros de pesca espalhados por todo o litoral português, tomou conhecimento da organização corporativa das pescas e em abril embarcou no lugre “Argus” na sua viagem anual à Terra Nova e Gronelândia, e nessa viagem produziu um livro claramente de elogio à campanha do bacalhau (aprofunda o positivo, mas nem aflora o negativo, talvez porque fosse comum ao negativo de outras nações) e ainda um álbum fotográfico que ofereceu ao Capitão Adolfo Simões Paião Júnior (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 135, 1950, p. 27; Ano XII, n.º 136, 1950, p. 7-8). Este lugre pertencia à Parceria Geral de Pescarias, e o escritor chamou-lhe de “Queen Elizabeth” da frota bacalhoeira nacional. Em finais de setembro o Argus regressou à Azinheira Velha, no rio Coia, sede da Parceria Geral de Pescarias, tendo aí desembarcado Alan Villiers, por sua opção, para concluir o filme sobre a pesca do bacalhau, apesar de estar tudo preparado para o seu desembarque, com toda a dignidade do evento, na Rocha Conde Óbidos. A opção do escritor foi privilegiar o que se considerava a normalidade da viagem, e normalmente o lugre fundeava na Azinheira Velha (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 141, 1950, p. 6-7). É no geral uma obra favorável à ação do Estado Novo que, por exemplo, esquece os muitos naufrágios que todos os anos ocorriam na Terra Nova e que no mínimo revelam a condição de risco que pairava sobre os marítimos, e que naturalmente não os podia tranquilizar. Trabalhavam, pois não tinham alternativa. A visão simpática da campanha da pesca do bacalhau, em especial das condições de trabalho e de assistência prestada aos pescadores e suas famílias, e a defesa do sistema de pesca - homem do “dory” da pesca à linha - que permitia pescar sem dizimar os bancos, valeu-lhe da parte do Secretariado Nacional da Informação o “Prémio Camões 1951” e foi dado o seu nome a um navio de pesca do bacalhau, entre outras “amabilidades” (Jornal do Pescador, Ano XV, n.º 173, 1953, p. 27, 49), o que levou Álvaro Garrido na recente reedição da obra de Alan Villiers a considerá-la um bom elemento de propaganda do ressurgimento das pescas e do retorno dos portugueses à navegação e ao mar, por ocultar de forma deliberada as difíceis condições em que operavam os pescadores portugueses.

⁵⁹ “Gente das praias da foz do Liz costuma, durante o inverno, vir pescar ao longo do Tejo: os da Borda de Água chamam-lhes avieiros e muitos e muitos por aqui arrastam um destino errante, tendo o barco por única morada. (...) Pescadores de Ílhavo ou Ovar fundaram colónias no litoral, como a Costa da Caparica” (Ribeiro, 1945, p. 217-218).

a Caminha), Lima (Viana do Castelo), Cávado (Esposende), Douro (Porto) e Vouga (Aveiro) (Ministério da Marinha, 1947, p. 10-11). Ademais, apesar do Tejo ter uma forte cultura na captura de lampreias, as quantidades eram agora muito baixas, quase residuais no contexto nacional. Só escapava a pesca do sável.

É esse desconsolo que observamos nas palavras de Alves Redol, na emblemática obra dos Avieiros: “(...) e por ali andei com eles, pescando à noite com as artes mais pequenas, ou partilhando o trabalho dos lances nas companhas do sável entre queixas dos mais velhos ainda lembrados dos tempos em que o Tejo era um jardim de peixe” (Redol, 2011 [1942], p. 34). E que se agravava no resto do território nacional onde não existia tanta dinâmica da vida marítima a insinuar-se pela terra dentro, com a população da beira-mar a fazer um pouco de tudo para sobreviver, adotando um modo anfíbio como o caracterizou Orlando Ribeiro, e os pescadores a mendigar e a passar fome no inverno.⁶⁰

O Governo de tão focado que estava nas pescas longínquas não percebia a degradação da pequena pesca, e por isso alguns dos seus defensores afirmarem que o rio Tejo tinha “todas as condições para a organização de uma indústria de pesca fluvial”, e dispunha de “um grande número de espécies” e de “uma zona extremamente importante para a produção de mariscos” (Freixo, 1947, p. 16). O Dr. Pereira Nunes, em artigo publicado com os dados estatísticos da pesca geral, com referência aos anos de 1943/44, refere-se assim à pesca fluvial e lacustre: “A pesca fluvial e lacustre, além de não constar das estatísticas (supomos) e de não ser exercida no mar, escassa importância possui, excepto a que se realiza nas águas salobras dos estuários e quanto às espécies marítimas que desovam nos rios (lampreia, salmão, sável) (...). Mesmo a maior parte dessa pesca fluvial e lacustre não paga imposto de pescado, ou por estar isenta (amadores), ou por ser impossível a fiscalização ao longo de toda a extensão das margens dos rios e dos lagos” (Nunes, 1946, p. 64). O que é francamente revelador do menosprezo a que eram votadas as pequenas pescarias.

É um facto, na geometria da organização corporativa a pesca local (ou pesca artesanal local, como aparece descrita nos documentos da época) não gozava da importância da pesca do bacalhau, da sardinha e do arrasto (mais tarde, juntou-se a da baleia e a do atum), motivo pelo qual não foi agremiada tendo em vista estimular a sua reorganização e reapetrechamento, apoio que viria a chegar pelos planos de fomento. No entanto, apesar de não ser considerada uma atividade produtora, como as congéneres realizadas em alto-mar, os pescadores beneficiaram do sistema de seguros, para o qual muito contribuiu o Comandante Henrique Tenreiro.

A “Mútua dos Pescadores” criada em 27 de julho de 1942 tinha como objetivo abarcar as embarcações e os pescadores não cobertos pelas mútuas de seguros do bacalhau, da sardinha e do arrasto, então já existentes. Ou seja, esta mútua juntava os pescadores que ficavam de fora das grandes pescarias agremiadas e dirigia-se quase exclusivamente à pesca local (pequena pesca), e, tal como as demais mútuas funcionava no âmbito da Junta Central das Casas dos Pescadores (JCCP). Os pescadores locais do estuário do Tejo, e todos os outros, estavam obrigados a inscrever-se nas casas dos pescadores das respetivas Capitánias ou Delegações Marítimas e ficavam automaticamente inscritos na “Mútua dos Pescadores”, até porque pela natureza da pesca que faziam não eram abrangidos pelas restantes mútuas de seguros (à exceção dos pescadores do Seixal que laboravam no arrasto, e os da Trafaria e de Lisboa que laboravam nas fainas longínquas). Havia ainda a possibilidade do fundo de auxílio aos pescadores gerido pelas Casas dos Pescadores proceder a compensações aos pescadores, desde que fossem inscritos marítimos, nos casos em que perdiam as pequenas embarcações de pesca ou perdiam os apetrechos de artes mais modestas, que pela sua natureza rudimentar não tinham cobertura nos seguros existentes (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 79, 1945, p. 12). Em 1950 voltariam a existir alterações nesta matéria - passou a ser obrigatório um seguro de acidentes pessoais, instituindo-se o

⁶⁰ “Apesar do grande número de locais de pesca, principalmente ao Norte da Nazaré, a pequenez das embarcações e, muitas vezes, a conformação da costa, baixa, arenosa e sem abrigos, tornam o trabalho perigoso ou impossível durante parte do ano. Os barcos vêm varar na areia depois da faina ou ao menor sinal de borrasca; e, nos meses de inverno, os pescadores, sem poderem sair ao mar, mendigam e passam fome. Nos grandes portos, o marítimo perde muitos destes caracteres e torna-se num operário, menos favorecido em geral pela irregularidade dos ganhos e por longos períodos de inactividade. Em muitos lugares da beira-mar, onde a população é densa, constituiu-se um modo de vida anfíbio, onde os trabalhadores largam os campos por uns meses de prosperidade nas armações, e as mulheres trabalham na courela do casal. Acontece isso, por exemplo, na região de Sesimbra. Mas são principalmente os areais da Ria e do litoral minhoto, colonizados à força de sargaço extraído das águas, que nos dão uma imagem da vida rural profundamente penetrada pelo oceano: o símbolo mais expressivo desta aliança invulgar acha-se na costa de Aveiro, onde os bois de lavoura entram nas ondas para puxar as rédes carregadas de peixe. Camponeses e pescadores, com um pé no mar e outro em terra, arando e colhendo plantas marinhas, estes valentes pioneiros da colonização interna não se poupam a esforços para extrair, do solo ou das águas, mantimento e riqueza. (...) Todavia os grandes portos de pesca estão na estreita dependência do mercado urbano e dos organismos de exportação. O gruo do Pôrto-Leixões, Lisboa, Setúbal, são os primeiros centros. (...) Pelos maiores estuários, uma semelhança de vida marítima insinua-se pela terra dentro. Em nenhum lugar mais que no Tejo, com salinas nos múltiplos braços e esteiros, e um cordão de vilas industriais, providas de cais privativos, que prolongam, rio acima, o arrabalde fabril de Lisboa” (Ribeiro, 1945, p. 197-199).

pagamento dos prémios por desconto em lota de uma taxa sobre o valor bruto do pescado, sistema de pagamento que ainda hoje vigora e constitui uma das especificidades do seguro na pesca.

Um pescador a trabalhar por conta própria, e sendo sócio efetivo da Casa dos Pescadores, por intermédio desta tinha direito a assegurar o seu barco e as redes e os apetrechos de pesca na Mútua dos Pescadores contra perda total, ficando obrigado ao pagamento anual do prémio do seguro em prestações variáveis em função do seu pedido (havia facilidade em diluir o pagamento no tempo, desde que isso fosse solicitado pelo segurado), que era de 3,5% no caso das embarcações a motor, e de 2,5% no caso de embarcações à vela e a remos da pesca fluvial, e 4% no caso de embarcações à vela e a remos da pesca costeira. Estas taxas incidiam sobre 2/3 do valor da embarcação declarado pelo pescador à Mútua dos Pescadores, valor esse que teria de ser confirmado pela respetiva Casa dos Pescadores. O seguro também cobria as redes, na situação dessas serem um apetrecho de pesca funcional e em atividade continuada na embarcação sinistrada (ou seja, em caso de sinistro, o seguro não cobria redes e apetrechos que não andavam na faina e/ou que não fossem da própria embarcação). Os riscos cobertos por este seguro eram: “perda total e outras avarias materiais, resultantes de factos anormais de tempo e mar, como sejam vendavais, enxurradas, tufões, inundações ou circunstâncias similares, que revistam sempre o carácter de imprevisibilidade e anormalidade” (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 61, 1944, p. 3).

Na conferência internacional realizada em Londres entre 12 e 22 de outubro de 1943, que versou sobre assuntos relativos às pescarias, foi realizado um projeto de convenção com normas para melhorar a identificação das embarcações de pesca (para facilitar o trabalho de fiscalização), e conscientes de que nos registos nacionais “as letras designativas dos portos e das zonas em que as embarcações exercem a sua actividade foram atribuídas, pelos extintos departamentos e pelas capitánias autónomas, sem a indispensável correlação, pelo que a mesma letra pode não designar o mesmo porto ou zona, sempre que se trate de embarcações registadas em capitánias diferentes”, pelo Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945 o Governo determinou que todas embarcações de pesca, até 31 dezembro seguinte, teriam de ter um número de registo e ser identificadas por esse número, precedido da letra ou letras designativas do porto de registo e seguido da letra designativa da zona de pesca em que exerciam a atividade principal ou normal, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 24:235 de 27 de julho de 1934. Hoje o procedimento é o mesmo.

Anexo a este Diploma foram publicadas as letras designativas dos portos de registo que na nossa área em estudo são: Lisboa - LX; Barreiro - B; Trafaria - TR; Vila Franca de Xira - VX, e foi determinado que os números de registo teriam de seguir uma série natural e sequencial a começar com o número 1, pelo que tanto a Capitania do Porto de Lisboa como as respetivas Delegações Marítimas alteraram a numeração que vinha do antecedente e iniciaram uma nova sequência do conjunto de identificação das embarcações de pesca. As letras designativas das zonas de pesca eram: Pesca Local - “L”; Pesca Costeira - “C”; Pesca do Alto - “A”; e Pesca Longínqua - “N” (Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945, p. 293-294).

O conjunto de identificação das embarcações de pesca era inserido nas amuras, de ambos os bordos, junto à borda, de forma bem visível e em cor que contrastasse com a do costado. Nos termos do artigo 7.º do Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945, permitia-se às embarcações de pesca local a inserção de siglas em respeito da tradição regional ou local, que a Capitania do Porto e as Delegações Marítimas entendessem ser convenientes manter e desde que essas inserções não prejudicassem o conjunto de identificação, que era o obrigatório e principal elemento de identificação das embarcações de pesca.

As embarcações auxiliares de pesca, as redes e os aparelhos de pesca, passaram a ter de estar devidamente identificadas com o conjunto de identificação das embarcações principais a que pertenciam, mas aos armadores era permitido adotar ainda outras marcas distintivas nas redes e aparelhos de pesca. No entanto, as embarcações de pesca auxiliares podiam ter um registo independente, e nesse caso teriam de ter também de estar identificadas com um conjunto de identificação próprio, e não com o da embarcação principal de que dependiam.

Foi também nesta década, especialmente após 1944, que a pesca desportiva, que num primeiro momento tinha sido incentivada pela atribuição de regalias aos seus praticantes com o objetivo de promover a realização de exercício físico ao ar livre, foi alvo de especial atenção por se considerar que os pescadores amadores estavam a fazer concorrência desleal aos pescadores profissionais (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 68, 1944, p. 2; Stocker, 1947a, 1947b, 1947c). A pesca desportiva da borda de água nas praias, rochas ribeirinhas, paredões, cais, etc., tal como a pesca desportiva embarcada, eram comuns no estuário do Tejo, mas era a pesca desportiva embarcada que suscitava as maiores dúvidas

e merecia as maiores críticas⁶¹, pelo que vamos muito sucintamente abordar a questão. Quando cumpridas as formalidades na Secção dos Desportos Náuticos da Brigada Naval, a embarcação era formalmente inscrita e o amador náutico passava a poder tripular a sua embarcação na pesca desportiva sem qualquer restrição, o que incluía utilizar quaisquer artes de pesca (cana, aparelhos, redes, covos ou outras) e capturar tudo o que quisesse e conseguisse, e só estava proibido de comercializar o produto da sua pescaria.

A primeira questão que se colocava era o facto destes pescadores poderem fazer uso das artes de pesca que quisessem sem emissão de licença e sem serem sujeitos a fiscalização, enquanto que os pescadores profissionais tinham de tirar a licença anual para as artes que utilizavam e pagar as taxas administrativas, e ainda eram fiscalizados quanto ao cumprimento das regras da atividade.⁶² Ademais, estando o pescador amador isento de limites de capturas, num dia de abundância podia tirar muito peixe, e depois podia consumi-lo, ou, querendo, podia partilhar com os seus amigos e vizinhos. Estes não iam ter necessidade de comprar peixe no mercado, e, consequentemente, os pescadores deixavam de vender mais alguns peixes, o que configurava concorrência desleal. Ainda se colocavam outras hipóteses menos virtuosas e que raspavam na imoralidade, quando os pescadores amadores davam o peixe capturado, no todo ou na parte, com a intenção de contrapartidas ou de favores, ou até mesmo vendendo-o de forma dissimulada. Levantada a questão, Stocker (1947a, p. 28-29) propôs aplicar quotas de captura a cada pescador desportivo. Assim, todo o pescado capturado acima desse limite teria de ser canalizado para assistência, ou podia ficar na posse do pescador amador desde que pagasse pelo peixe, sugestões de que os líderes do regime tiraram a devida nota, em especial o Comandante Henrique Tenreiro.⁶³

Importa notar que, por esta altura, aos estrangeiros em Portugal apenas era autorizado fazer pesca desportiva apeada, com uma linha e um anzol, não lhes era permitido embarcar para pescar, quer em águas interiores, quer em águas marítimas, nem vender o pescado capturado. Os estrangeiros também não podiam exercer a pesca profissional, já que por razões ideológicas, nacionalistas e propagandísticas, nas águas portuguesas apenas os portugueses poderiam exercer a profissão de pescador. Mesmo em relação à concessão de autorizações para pescar, que eram transmissíveis quer por sucessão legítima, quer como entrada social do concessionário para uma sociedade, nos casos em que entre os herdeiros de determinada concessão existiam estrangeiros, estes eram por lei obrigados a vender a sua parte a portugueses no prazo de seis meses a contar da data da posse.

A extração de sal continuava a ser uma atividade muito importante, beneficiava das excelentes condições climatológicas no verão (sol e vento), e fazia-se em praticamente todas as reentrâncias da costa até onde subia a maré entre Aveiro e Algarve. O sal extraído era de excelente qualidade e bem referenciado no estrangeiro (Ribeiro, 1945, p. 196). Em outra obra este autor refere que quase metade da produção de sal nacional (a produção total ascendia a cerca de 230 mil Ts⁶⁴) provinha do conjunto de salinas existente nas duas margens do Tejo, num total de 124 tanques (Ribeiro, 1955, p. 219). Em importância nacional, seguiam-se o conjunto de salinas da ria de Aveiro, do estuário do Sado (Setúbal) e Algarve. Na paisagem da década de 1950 ainda se podia encontrar marnotas (salinas) na zona de Frielas (Ribeiro, 1977, p. 106). Não obstante a proeminência do sal na década de 1940, e de ter sido muito importante na salga do peixe (não só do bacalhau), a preferência era para a venda de pescado em conservas e não em salga, como já referimos. No final deste subcapítulo abordaremos a questão da extração do sal marinho com maior fineza, uma vez que era uma das principais atividades conexas da

⁶¹ Desde logo, fazia-se a comparação entre a caça desportiva, que obrigava a licenças e tinha taxas, e a pesca desportiva, que não obrigava a licenças nem tinha taxas, e questionava-se o motivo desta discrepância. Para além desta divergência de critérios para desportos desportivos, o maior problema colocava-se entre a pesca desportiva da borda de água, que era consensual que deveria continuar a ser livre de obrigações e taxas administrativas, e a pesca desportiva embarcada, que era consensual que deveria pagar todas as taxas e obedecer aos demais formalismos como a pesca profissional, como se observa a citação seguinte: “A pesca desportiva longe das costas, só pode ser exercida por indivíduos com meios de fortuna a poderem adquirir um barco com bom porte para o mar, rédes e aparelhos caros, por isso, para o exercício dessa pesca, deve ser tornada obrigatória licença da Capitania, de custo igual ou mais elevado ao exigido ao profissional. Por outro lado, deve essa pesca ser regulada de forma a não ferir interesses justos dos pescadores profissionais e não consentir que à sombra do desporto, se exerça o profissionalismo encapotado a fugir ao fisco e outros impostos. A pesca desportiva da borda de água deve ser livre e isenta de qualquer licença ou impôsto, pois além de ser exercida por ricos e pobres como passatempo salutar, em nada afecta os interesses dos pescadores profissionais” (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 68, 1944, p. 3)

⁶² “Isentos de restrições, embora proibindo o comércio, faculta-se ao desportista pescar uma arroba de robalos ou uma dúzia de lagostas, etc., sem pagamento de impostos, ao contrário do profissional, sujeito às respectivas taxas por cada quilo, ou unidade desembarcada, mesmo antes de ter venda assegurada” (Stocker, 1947a, p. 29).

⁶³ No início de 1946 o Sr. Almirante Cesar Batalha abandonou a presidência da Junta Central da Casa dos Pescadores, e foi substituído pelo Comandante Henrique Tenreiro, que até esse momento exercia as funções de vogal da Junta. Para tesoureiro foi nomeado o Sr. António Torres Fevereiro, e para vogais o Comandante Alberto de Campos e o Dr. Afonso de Carvalho (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 87, 1946, p. 12)

⁶⁴ Ts - Transporte de sal por unidade de largura.

pescas, também relacionada com as secas do bacalhau muito importantes na margem sul, geradora de muito emprego, nomeadamente no Barreiro e no Seixal⁶⁵, e com o transporte fluvial realizado pelos fragateiros no Tejo. No entanto, importa desde já notar que a pujança económica de Alcochete no início da década de 1940, e que nas duas décadas seguintes se transformou num grande centro salineiro e de secas do bacalhau, gravitava em torno de um importante estaleiro de construção de barcos bacalhoeiros e de uma importante seca de bacalhau, propriedade de Alberto da Cunha e Silva, que era simultaneamente industrial e armador (Câncio, 1944, p. 80).

A apanha de plantas marinhas, de crustáceos, nomeadamente o caranguejo miúdo pilado (nome científico *Polybius henslowii*, e nomes vulgares «patelo» no Minho, «mexoalho» no Douro Litoral, e «escasso» da Beira Litoral até à Figueira da Foz), e de outros animais marinhos, método que variava em função da zona costeira, continuava a ser fundamental para fertilizar os extensos terrenos arenosos estéreis e despovoados à beira mar: em toda a costa Norte, de Caminha até à Ericeira/Peniche, utilizavam-se as plantas marinhas - algas, que eram designadas de limos, moliço ou sargaço, e que os pescadores designavam de bodelha, verdelho, sebas, corriões, entre outros; especialmente ao sul do Tejo, com a mesma finalidade de fertilizar a terra, utilizava-se caranguejo miúdo - pilado, de excelente qualidade (Jornal do Pescador, Ano VI, n.º 61, 1944, p. 3; Ano VI, n.º 63, 1944, p. 14; Ribeiro, 1945, p. 195-196; Cruz, 1948, p. 8-10; Lemos, 1955, p. 2; Baltazar, 1977, p. 34-35; Medeiros, 2000, p. 203). Como refere Orlando Ribeiro, “dêste modo foi possível, no último século, trazer à cultura regular e cobrir de habitações esparsas areais dantes estéreis e desertos” (Ribeiro, 1945, p. 196).⁶⁶ O caranguejo pilado era espalhado por cima da terra e muitas vezes já putrefacto (em decomposição), prática da altura, o que não só configurava um mau aproveitamento como era fonte de extremo mau cheiro, como advoga Nobre (1936, p. 30-31).⁶⁷

Refira-se que todo o peixe, incluindo a sardinha, era utilizado para fertilizar os campos nas situações em que já chegava a terra estragado ou se deteriorava depois de desembarcado por falta de comprador imediato. O problema é que isso acontecia muitas vezes, quando no interior de Portugal era difícil “apanhar” a preços acessíveis “uma sardinha fresca ou salgada” (Marques, 1944g, p. 75). A população basicamente tinha de viver com o que produzia, mesmo a do litoral, porque era quase nula a capacidade de conservação e de redistribuição do peixe, o que se registou em toda a primeira metade do século XX. Por exemplo, no ano de 1905 parte da sardinha desembarcada no porto de Leixões foi utilizada para fertilizar as terras, sendo que no mesmo ano a sardinha escasseou no porto de Sesimbra (Ministério da Marinha, 1907, p. III). A exceção era o pilado, caranguejo que não tinha qualquer relevância para a alimentação humana, e ainda causava muitos prejuízos aos pescadores, por um lado, porque inutilizava muito do peixe emalhado nas redes, e por outro lado, porque eles também ficavam presos nas redes, e era necessário limpar as redes. Por isso era capturado e desembarcado nos areais onde ficava disperso à espera de ser vendido e transportado em carros de bois para os campos, para servir de fertilizante (Nobre, 1936, p. 30-31).

⁶⁵ A Parceria Geral de Pescarias, fundada no Barreiro em 1891, em 1945 já dispunha de uma área de secas aproximada de 42 mil m², com previsão de ampliação, e nos serviços preparatórios de secagem empregava 220 mulheres e 80 homens, um total de 300 pessoas que estavam abrangidas pelo Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau. Era aqui que a Parceria secava o produto das pescarias que realizava nas águas da Gronelândia, para o qual contava com quatro bacalhoeiros, o Árgus, o Creoula, o Hortense e o Gazela, os dois primeiros de maior tonelagem eram tripulados por 70 homens cada e os dois últimos, mais pequenos, eram tripulados por 45 homens cada. A maior parte destes trabalhadores eram da região de Lisboa (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 78, 1945, p. 6-9). No Barreiro também estava instalada a Casa de Bensaúde, que se dedicava à secagem do bacalhau, e onde desembarcavam os barcos da pesca da Terra Nova. Esta empresa empregava centenas de homens e mulheres nas tarefas de desembarque, lavagem, preparação e secagem do bacalhau. No Seixal havia a Sociedade de Pesca Lda., onde também eram desembarcados e tratados milhares de quintais de bacalhau vindos da pesca das águas longínquas (Júnior, 1943, p. 280).⁶⁵ Curiosamente, o autor refere que os trabalhadores destas duas empresas não eram da zona, antes contratados no norte do país, nas mesmas terras de onde eram os pescadores que iam aos mares da Terra Nova, e em grande medida até pertenciam às mesmas famílias, o que acontecia num período da nossa história em que o trabalho parecia ter a sua “dinastia”.

⁶⁶ Filgueiras (1980, p. 347), apresenta uma outra arrumação geográfica para explicar a utilização dos frutos do mar como adubo orgânico para fertilizar as terras, a saber: na costa norte, desde Caminha à foz do Douro, utilizava-se a sardinha, as algas e o caranguejo pilado, na zona costeira do centro utilizava-se predominantemente o moliço, e na zona costeira a sul do Tejo utilizava-se em exclusivo o caranguejo. O que tem a anuência de Nobre (1936, p. 30-31), como se pode ler na citação a seguir. Cruz (1948, p. 8-10), que também defende que a principal área de exploração de plantas marinhas ia do rio Minho até à Ericeira, identifica e descreve os utensílios e os processos empregados na sua apanha, e as finalidades do produto.

⁶⁷ O caranguejo pilado é “duma extrêma abundância nas costas do noroeste de Portugal, pelo menos desde a Nazaré até ao norte, sobretudo na costa do Pôrto, durante os meses de Agosto a Janeiro, em que os pescadores da Afurada, na margem esquerda do rio Douro, Matosinhos, Póvoa e para além, se empregam na sua pesca, para venda destinada ao adubo dos campos, mal aproveitado porque o espalham à superfície da terra, além de tornar, por vezes, com o calor do sol, o ar dos campos e das estradas, que junto deles passam verdadeiramente pestilencial. Quando chegam à praia, os pescadores descarregam-no aos montões que depois de vendidos são transportados em carros para os campos, muitas vezes já depois de terem entrado em decomposição rápida pela exposição ao calor do sol e demora na sua remoção. Em A-ver-o-mar, secam-no na praia, para depois ser moído para adubo” (Nobre, 1936, p. 30-31).

A falta de estabelecimentos com instalações para conservação do peixe, nomeadamente de armários e balcões refrigerados, e de vias de comunicação terrestre e de meios de distribuição do pescado (em frio ou em isolamento), impedia que o pescado chegasse ao interior do país em condições seguras de consumo e a um preço acessível (Marques, 1944g, p. 75). A situação era agravada pela falta de manutenção das camionetas que faziam o transporte e comércio do peixe do litoral para o interior (havia ocasiões em que estavam paradas por falta de pneus), especialmente nos locais onde o caminho de ferro não chegava (Paiva, 1944b, p. 95-96). Em consequência, em 1943 a paisagem era marcadamente de utilização de peixe na adubação das terras do litoral, enquanto o interior do país definhava sem acesso corrente a este recurso. Não obstante, o governo estava atento a esta situação e na Proposta de Lei n.º 29, publicada no Diário das Sessões da Assembleia Nacional, de 13 de fevereiro de 1946, incluiu a construção de uma doca para o serviço de pesca em Pedrouços, que apesar de ter tido reparos na apreciação da Câmara Corporativa quanto à localização, foi aprovada definitivamente com a publicação do Decreto-Lei n.º 35:716, de 24 de junho de 1946 (Pascoal, 1963, p. 289). A doca de Pedrouços viria a entrar em funcionamento na década de 1960, pondo fim aos antigos mercados de Santos e da Ribeira.

A escassez de transporte do pescado para o interior afetava tanto os armadores como os pescadores, porque recebiam menos, mas sobretudo os consumidores que assim não consumiam pescado numa altura de grande carência nutricional. Os únicos recursos marinhos que aqui chegavam eram o bacalhau seco e a sardinha salgada, e nem sempre havia estes recursos, muito menos os havia a um preço justo que permitisse o amplo consumo pela população. Muitas vezes eram só os mais abastados que conseguiam consumir pescado no interior. Repare-se nos dados referentes às capturas realizadas no dia 8 de janeiro de 1944, um sábado, em Matosinhos: dos 29.199 cabazes de peixe capturado, 5.027 foram para “escasso”, 1.400 para a fábrica de farinha de peixe, 3.627 para “diversos”, 19.415 foram vendidos na loja do consumo interno e renderam 215.057\$00, e 4.757 foram vendidos na loja industrial pelo montante de 59.410\$00 (Paiva, 1944b, p. 95-96). O pescado a que se chamava “escasso” era de excelente qualidade e acabava inutilizado quando podia e devia ser utilizado para alimentar a população carecida do interior do nosso país. Como referimos, para esta ineficácia concorria em primeira linha a falta de investimento em sistemas de conservação a frio, e a falta de vias de comunicação e de transportes.

Em finais de 1947, o Capitão Tenente Frederico Cruz mostrava-se convicto da necessidade de recorrer à indústria do frio para levar em boas condições de consumo o pescado capturado nos fundos marítimos, e descarregado no litoral, ao interior do país (Cruz, 1947c, p. 72). Em fevereiro de 1948 foram inauguradas novas instalações climatizadas para armazenagem de pescado fresco no interior do país, com sede em Estremoz, o que permitiu servir populações a distâncias superiores a 50 Km, chegando a Évora, mais a Sul, e Portalegre, mais a Norte, e a Campo Maior na fronteira com Espanha. O transporte era feito de camioneta. Exercia assim uma área de influência sobre as sub-regiões do Alto Alentejo (Distrito de Portalegre) e do Alentejo Central (Distrito de Évora). O edifício, propriedade do Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto, era constituído por uma câmara frigorífica com capacidade para nove toneladas de pescado, por uma fábrica de gelo, dormitórios, instalações sanitárias e escritório (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 110, 1948, p. 9). No entanto, o serviço de abastecimento foi suspenso em algumas zonas, por falta de consumo, situação que foi ultrapassada em finais de 1950, momento em que até foi aumentada a rede de pontos de abastecimento no Alentejo. Aos postos de venda em funcionamento em Vendas Novas, Montemor-o-Novo, Évora e Arraiolos, juntaram-se os postos de São Miguel de Machede, Redondo, Bencatel, Vila Viçosa, Borba, Elvas, Campo Maior, Portalegre, Castelo de Vide, Crato, Alter do Chão, Fronteira, Sousel e Estremoz, que funcionavam três vezes por semana: quartas, sextas e domingos (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 143, 1950, p. 15). Estas instalações permitiam o abastecimento de pescado em boas condições de consumo no interior, com base no produto que chegava aos portos de Lisboa e das zonas estuário-ribeirinhas do Tejo.

As atividades desenvolvidas no litoral e espaços estuarinos um pouco por todo o país, nomeadamente a pesca, a salicultura e a apanha de recursos do mar (para fertilização de terras), interlaçadas com a agropecuária especialmente ao Norte do Tejo⁶⁸, davam um retoque inconfundível à paisagem. O próprio ecossistema humano, definido pela diversidade e dinâmica das relações dos marítimos, era inconfundível. As comunidades marítimas tinham a sua própria rede de convivência e os

⁶⁸ “Estas labutas explicam o carácter dos modos de vida litorais e a fisionomia dos grupos humanos que a eles se consagram. O pescador tradicional, sempre enroupado e taciturno, trajando em geral de escuro, conhecedor excelente dos segredos da costa, dos ventos e dos fundos marinhos, embarcado ou, em terra, remendando as rédes, preparando a isca, cozinhando peixe ou dormindo à sombra do seu barco, sem gosto nem geito do trabalho do campo, forma, com a família, agrupamentos perfeitamente distintos da população rural: o *póveiro*, a gente da Nazaré, de Peniche, de Sesimbra ou de Olhão, são inconfundíveis. O primeiro constituía, não há muito, uma comunidade fechada, estreitamente unida e solidária, onde o ofício e os apetrechos da pesca se transmitem na mesma família, provida de um distintivo especial; casando entre eles, moça que ousasse erguer os olhos para qualquer homem de fora era votada ao mais implacável desprezo (Ribeiro, 1945, p. 196-197).

pescadores seguiam um conjunto de regras normativas e de valores específicos que serviam para mediar o processo de relação entre si, até porque eram atividades que pela sua rudeza eram de maior propensão a conflitos (Ribeiro, 1945, p. 196-197). A forma de resolução dos problemas podia ser agressiva e ter consequência sérias, especialmente quando os marítimos eram temperamentais, de mau feitio e violentos, que resolviam os seus problemas à “porrada” (Santos, 2001, p. 73-75). Que o digam os pescadores da Costa da Caparica, onde isso era uma realidade, que em 1949 viram seis das suas redes serem completamente destruídas de forma propositada por desconhecidos com recurso a produtos corrosivos. Notar que cada uma destas redes empregava uma lancha tripulada por quatro pescadores, o que deixou muito prejuízo aos seus proprietários e deixou sem trabalho 24 pescadores (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 122, 1949, p. 14). As conversas mais exasperadas decorrentes de antagonismos muitas vezes eram resolvidas nas tabernas, onde entrava o problema do álcool. Como refere Valente (1942, p. 128-129), o pescador “Ribatejano, e em geral todo o marítimo, grita que se desunha por qualquer coisa de mínima importância. Quem não o conhecer, chega a convencer-se da iminência dum grande conflito, quando, afinal, acaba sempre tudo em mais uma pinga ou mais um foguete”.

Entre 25 de março e 5 de abril de 1946, realizou-se em Londres a Conferência Internacional de Sobrepesca, tendo como ponto em a ordem de trabalhos determinar medidas para mitigar a sobrepesca no Mar do Norte e nas zonas adjacentes às ilhas Britânicas. Estiveram presentes doze nações europeias, incluindo Portugal, e os Estados Unidos como observador a convite do governo inglês. Os principais assuntos abordados foram a malhagem das redes de arrasto e tamanho das espécies capturadas, fixação da tonelagem máxima para os navios da frota do arrasto, limitação em algumas zonas do tempo de pesca e a quantidade de capturas, limitação anual do número de dias de pesca, estabelecer regras para as capturas especificamente para cada espécie, entre outras medidas de forma a evitar que se chegasse à situação de esgotamento dos mares que aconteceu após o terminar a I Grande Guerra. Em suma, esta cimeira tinha como propósito aprovar uma redução global da capacidade de pesca das espécies demersais, e terminou com a assinatura de uma ata final e de uma Convenção Internacional para a regulamentação da malhagem das redes de pesca e do tamanho comercial mínimo de certas espécies de peixes, que Portugal aprovou para ratificar em curto prazo (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 89, 1946, p. 27; Ano X, n.º 90, 1946, p. 19; Decreto-Lei n.º 36:785 de 09 de março de 1948, p. 177-178).

No rescaldo da II Guerra Mundial, conflito que foi muito destrutivo para todas as partes envolvidas, os políticos portugueses celebravam por Portugal ter declarado a neutralidade e ter saído intacto e mostravam grande otimismo, esperança e confiança no futuro. No Cortejo Histórico de Lisboa, inserido nas Comemorações do VIII Centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros, que aconteceu no dia 6 de julho de 1947, estiveram presentes mais de 2500 figurantes, que ocupavam quase dois quilómetros de estrada devidamente ornamentada, um evento de grande imponência que transportou para as ruas de Lisboa 800 anos de história da nação. Este também foi o cortejo das gentes do mar, que saudaram o Tejo na véspera do Congresso Nacional de Pesca.

O II Congresso Nacional de Pesca, que se realizou após adiamento entre 30 de junho e 7 de julho de 1947, foi circunscrito à pesca (o primeiro foi em finais de 1927, e incluía as conservas), e abordou os temas da pesca e dos pescadores, incluindo sobre as condições de vida e de trabalho dos pescadores e dos seus familiares, e necessidades de assistência social. O programa e regulamento do Congresso foi publicado no “Boletim da Pesca” n.º 15, Ano IV, de junho de 1947, bem como o título provisório das teses já aceites e respetivos oradores (Leite, 1947, p. 71-78). A maior parte das teses apresentadas debruçaram-se sem surpresa sobre as grandes pescarias (bacalhau, sardinha e arrasto), portos, vias de comunicação, meios de transporte, conservação e distribuição de pescado, regime fiscal e aduaneiro, escolas de pesca, pessoal e barcos de pesca, assistência e previdência aos pescadores, pesca de moluscos e crustáceos, e apenas duas teses acerca da pesca fluvial: um orador pediu ao governo mais atenção à importância económica dos peixes de águas interiores (fluviais e lacustres), sugerindo o estudo de medidas de repovoamento (tese n.º 9), e um outro orador focou a pesca do salmão por a espécie estar a desaparecer dos rios nacionais e propôs a realização de estudos com vista ao repovoamento intensivo da espécie, e também recomendou atualização urgente do regulamento de pesca do rio Minho, bem como a realização de um novo tratado com a Espanha (tese n.º 8) (Castro, 1947, p. 24-39).

Sendo este o mais importante fórum nacional das pescas (e já não era realizado há 20 anos) o pouco relevo atribuído pelos oradores ao tema da pesca fluvial espelha como por esta altura se formava o espírito da nação, claramente vocacionada para as pescas marítimas. Nota-se igualmente a ausência do debate específico do problema de assoreamento dos rios, em especial no rio Tejo que só permitia a navegação até Valada do Ribatejo de barcos com calado de até 2 metros, até Santarém de barcos com calado até 80 cm e até Abrantes de barcos com calado até 50 cm (Câncio, 1944, p. 6). Estes temas apenas foram abordados em teses que visavam problemas da pesca no seu aspeto geral. No oposto, foi

grande a ênfase atribuída à assistência e previdência dos pescadores, e às escolas de pesca e à construção de bairros de pescadores, temas que tinham sido apresentados como fulcrais no I Congresso de 1927 e onde as autoridades públicas tinham dado largos passos, o que não deixa de ser uma forma de autoelogio.

Uma outra tese sobre a ciência da pesca (tese n.º 2), apresentada pelo 2º Tenente da Marinha Joaquim Gormicho Boavida, deve merecer a nossa atenção, porque de forma fundamentada dá corpo à ideia que já existia desde 1945, da necessidade urgente de se criar um “Instituto de Investigações Científicas de Pesca”, que agrupasse “um escol de técnicos de reputado valor científico, inteiramente dedicado ao serviço da Pesca” (Boavida, 1947, p. 61). Apresentando as inovações do que melhor se fazia no exterior, este marinheiro demonstrou a necessidade de se estudar cientificamente a profunda transformação ocorrida nas frotas estrangeiras, em especial a americana, bem como a pertinência e urgência da adaptação e desenvolvendo dessas tecnologias à realidade pesqueira portuguesa, tendo por base estudos científicos rigorosos que devido à sua complexidade e tecnicidade só podiam ser realizados no seio de um grupo técnico e científico altamente especializado, que também deveria promover publicações de fácil leitura e compreensão e notoriamente mais práticas de forma a passar o conhecimento complexo para os não especialistas, que eram todos aqueles que diariamente trabalhavam nas fainas do mar, de forma a uniformizar métodos de trabalho e aumentar o rendimento da frota portuguesa.

Para Joaquim Boavida este caminho iria estimular o processo das indústrias de pesca e conexas por via de métodos tecnológicos e científicos, já que esta instituição iria complementar cientificamente a ação das Escolas de Pesca, por exemplo, ministrando cursos de aperfeiçoamento de Capitães de Pesca e de Mestre de Pesca. O autor avançou inclusive com uma proposta de estrutura para este organismo de investigação: deveria ser constituído em cinco seções, quatro com competências técnicas e uma com competências de coordenação e gestão, que corresponderiam às quatro áreas científicas prioritárias de atuação: a primeira sobre redes, a segunda sobre sistemas de propulsão, a terceira sobre auxiliares de navegação eletrónicos e novas aparelhagens para as embarcações, e a quarta seção seria constituída pela Estação de Biologia Marítima, com pequenas alterações, ou seja, transformar a Estação numa seção do novo Instituto. Na sequência desta tese, o Congresso aprovou uma moção a solicitar ao governo a criação de um organismo especial ao qual fossem cometidas essas missões, em estreita relação com as indústrias da pesca, e aproveitando os serviços já existentes (Boavida, 1947, p. 43-44, 61-64). E, em 19 de dezembro de 1949, o Ministro da Marinha viria a autorizar a criação do Gabinete de Estudos das Pescas, inicialmente a título experimental (Castro & Bastos, 1966, p. 9-11), mas a Estação de Biologia Marítima não integrou este Gabinete, foi antes elevada à categoria de Instituto de Biologia Marítima, instituído pelo Decreto-Lei n.º 38078, de 5 de dezembro de 1950 (Ministério da Marinha, 1966a, p. 239-240), o que contribuía para dinamizar toda a fileira das pescas. Seria este Gabinete de Estudos das Pescas, em colaboração direta e efetiva com todas as instituições corporativas associadas às pescas, dentre as quais a Direção das Pescarias, a Estação de Biologia Marítima, a Junta Central das Casas dos Pescadores, o Serviço de Repovoamento dos Rios - Direção Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, e as Capitânias dos Portos, que em 1950 organizou o III Congresso Nacional de Pesca.

Como já vimos anteriormente, entre 1943/46 houve um aumento substancial do volume de desembarques que ultrapassaram a marca das 250 mil toneladas/ano, tendo esse valor decrescido entre 1947/51 (Cavaco, 1969, p. 146). A adversidade não afetou no essencial a disponibilidade de pescado em Lisboa, sendo de realçar que a falta de peixe observada no início de 1947, e que durou algum tempo, deveu-se ao mau tempo (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 100, 1947, p. 10). Tanto assim é que no início do segundo semestre de 1947 o volume de desembarques teve um forte crescimento e levou à redução do valor de venda do pescado nas lotas de Lisboa, tendo como consequência a redução dos proveitos dos armadores e dos pescadores, mas não o preço de venda ao público, isto porque nesta sequência o Ministro da Economia aprovou a liberalização da venda do peixe procurando gerar mais concorrência que não aconteceu (as culpas foram atribuídas aos intermediários, por ter existido uma grande baixa de preço do peixe sem que isso se tenha refletido no preço a pagar pelo consumidor, e a venda foi novamente tabelada) (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 104, 1947, p. 5).⁶⁹

⁶⁹ “Devido à fartura de pescado nestes últimos meses, o Senhor Ministro da Economia determinou que a venda do peixe fosse livre. Nas lotas os preços baixaram consideravelmente, mas essa baixa só resultou em benefício dos negociantes pouco escrupulosos, porquanto o público continua a pagar o pescado ao preço anterior. O pargo, por exemplo, tem sido vendido na lota de Santos à razão de um escudo e cinquenta centavos o quilo, continuando, contudo, o público a pagá-lo a cinco escudos. O despacho do Senhor Ministro da Economia, que se destinava a beneficiar o consumidor, traduziu-se numa fonte de receita para negociantes com lucros ilícitos à custa de armadores, pescadores e público em geral. (...) torna-se necessário aumentar o número de postos reguladores (...). Só assim os negociantes sem escrupulos serão mantidos na ordem...” (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 104, 1947, p. 5).

Em 1948 manteve-se a boa dinâmica no mercado de Lisboa, apesar dos desembarques nacionais baixarem, em especial no mês de junho que foi de absoluta abundância. Neste mês chegou ao mercado de Lisboa uma grande quantidade de pescado, parte proveniente da zona estuarina, mas a maior parte de águas marítimas. Houve um dia em que “a existência de pescado, incluindo os saldos frigorificados excedeu as 600 toneladas”, numa altura em que o “consumo da zona lisboeta, arredores e parte do Alentejo incluídos” era de 120 toneladas por dia. Ou seja, neste dia Lisboa teve um excedente de 480 toneladas (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 115, 1948, p. 27). Nos primeiros quatro meses do ano de 1949 a pesca do sável foi muito produtiva no rio Tejo na zona de Benfica do Ribatejo (concelho de Almeirim), tendo a grande parte desse peixe sido escoada no mercado de Lisboa. Não havia memória de ter aparecido tanto peixe, e de tão grande dimensão, na localidade de Benfica do Ribatejo. Faziam-se lances de 280 sáveis com o peso médio de 3 a 4 quilos cada. Tal foi a intensidade de sável que o preço médio de 12\$00 por quilo, até então praticado, baixou para 2\$50 o quilo (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 124, 1949, p. 18). Dois meses depois, em julho, foram desembarcadas na Ribeira Nova as maiores quantidades de sardinha encontradas nos últimos anos na nossa costa. Num só dia foram desembarcados 102 barcos, o que também fez baixar o preço da sardinha, e quatro destes barcos foram coimados por trazerem sardinha de tamanho inferior ao permitido nas disposições regulamentares (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 127, 1949, p. 31). Os tamanhos mínimos de capturas dos peixes de água doce, e espécies anádromas e catádromas, estavam regulamentados pelos Decretos n.º 1:029 e n.º 18:687, publicados no Diário do Governo n.º 207 de 6 de novembro de 1914, e no Diário do Governo n.º 174 de 29 de julho de 1930, respetivamente.

Não obstante a situação de conforto em Lisboa, a redução dos desembarques globais nacionais não passaria despercebida, e reavivaria o tema das artes daninhas. Isto numa altura (outubro de 1947) em que foi nomeado para Diretor da Comissão Central das Pescarias o Comandante João Vaz de Azevedo, e para Secretário da Instituição o Comandante Fortunato Pires da Rocha (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 106, 1947, p. 18). É bom notar que as restantes comunidades ribeirinhas do Tejo não experimentavam a situação confortável que se registava em Lisboa. No Seixal, por exemplo, houve fome e miséria entre 1947 e 1950 devido às más pescarias, e a Câmara Municipal foi obrigada a criar comissões de auxílio aos pescadores pobres (Lima, 1997, p. 42).

Luiz Gonzaga do Nascimento advertiu para a implacável devastação produzida pelas várias artes do arrasto, como xávegas, canzanais, traineiras e chinchorros, mas especialmente as duas primeiras, que acusava de todos os anos destruírem na Fonte da Telha e na Costa da Caparica (costa da Galé) “milhares de imaturos de pescada, de 5 a 6 centímetros de comprimento”, bem como “os pastos e comedorias dos peixes, os fucos vesiculosos, os anédidos, os equinodermes, os zoófitos, as algas mucilaginosas e notrogenadas (...), os minúsculos crustáceos e moluscos de que fartamente se alimentam os peixes (...), os imaturos da sardinha, os ovos dos cefalópodos, os meritóides, os Kelia suborbiculares, e tantos outros moluscos, que servem de pasto aos imaturos do pargo, aos do robalo, aos da dourada, e tantos mais peixes de incontestável importância”. Também acusou as traineiras de destruírem centenas de milhares de juvenis de linguado, de ruivos, de rodovalho, de salmonetes, de peixe-espada, e de muitos outros nas pescarias demersais, o que tudo consubstanciado era responsável pela sucessiva redução das populações no nosso planalto continental, situação que segundo este douto desonrava os portugueses, e, a manter-se, era irreversível. Em tom muito duro acusou os homens do mar de pescarem ao acaso, sem método, sem conhecimentos, e sem respeito pelo equilíbrio biológico das espécies, defendendo a necessidade de instruir mais rápido os pescadores que apelidou de “ignorantes”, tantos os de águas marítimas como os de águas fluviais, para que com conhecimento adequado das espécies, fundos e sistemas de pesca, colaborassem para a sustentabilidade das pescas, que nesta altura já estava ameaçada (Nascimento, 1947, 40-42).

Vítor Augusto Pereira Nunes, na mesma altura, focava as atenções em doze problemas que era necessário solucionar para reabilitar a indústria das pescas: maior fiscalização para impedir o desrespeito das leis que regem as pescarias, especialmente para punir o emprego de artes prejudiciais e ilegais, como as substâncias explosivas e tóxicas, que por esta altura ainda se continuavam a utilizar em Portugal, também o fim das xávegas e das canzanais por matarem muitos juvenis e destruírem os fundos, a criação de áreas marinhas com condicionantes/restrições a certas artes de pesca, fixação dos tamanhos e do pesos mínimos das espécies de maior valor comercial e que por isso eram alvo de pescarias dirigidas, determinação de malhas mínimas de redes, introdução de pesadas sanções para os incumpridores dos regulamentos e das leis das pescarias, que incluíam multas, apreensão de pescado, artes e embarcações, e ainda penas de prisão não inferiores a 30 dias, tanto para pescadores como para armadores, em função das responsabilidades no crime, da gravidade das infrações e da intenção e/ou reincidência. Numa outra vertente de criação e modernização de infraestruturas e equipamentos, focou a importância da criação de instalações para conservação do peixe, nomeadamente a urgente instalação de câmaras frigoríficas nos portos de pesca, e o desenvolvimento do transporte e da

distribuição do pescado para todo o país, em frio ou isolamento, reformulação do quadro legal das pescarias e formação dos pescadores, reforçando a criação das Escolas de Pesca (Nunes, 1947, p. 79-83). Já em ambiente democrático o Serviço de Avaliação de Recursos do Instituto Nacional de Investigação das Pescas enfatizaria o ano de 1947 como aquele em que foi feita a revisão do quadro legal e regulamentar existente para as pescas (INIP, 1978, p. 6).

Importa notar que na segunda metade da década de 1940 continuava a construção de novos arrastões para a pesca do alto, inclusive nos Estaleiros da Administração Geral do Porto de Lisboa (Leite, 1947, p. 76), mas o reforço da frota do arrasto ainda não contemplava sistema de conservação do pescado por câmaras frigoríficas, o que na opinião de alguns marítimos não nos devia fazer sentir “diminuídos” “porque em países altamente industrializados como os Estados Unidos e o Canadá, o sistema é também adoptado em larga escala” (Cruz, 1947c, p. 73). Segundo Garrido (2000, p. 667), só após 1968 é que começou a haver navios na frota do arrasto nacional apetrechados com equipamento de congelação a bordo. A conservação do peixe a bordo fazia-se com gelo, que era disposto em camadas de grossura variável, em função da quantidade e dimensão do peixe e em função do tempo da viagem (quanto mais longa a viagem maior era a grossura da camada de gelo).

Já no final desta década, a área de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa foi reforçada com a publicação do Decreto-Lei n.º 36.976, de 20 de julho de 1948, que procedeu à alteração da lei orgânica da Administração Geral do Porto de Lisboa (AGPL), fixando-se desde a torre do Forte de São Julião da Barra e o Bugio, a jusante, até Vila Franca de Xira, a montante, o que grosso modo corresponde à nossa área em estudo. De referir que nesta altura o porto de Lisboa era o melhor porto de toda a costa portuguesa, quer pelas excecionais condições naturais e facilidades portuárias, quer pelo abrigo que fornecia. Considerava-se que em Lisboa os recursos eram quase ilimitados, devido há facilidade na obtenção de mantimentos (incluindo alimentos frescos), combustíveis (incluindo óleos e carvão), e reparações de navios de madeira ou ferro (Boavida, 1948, p. 104-105). A inauguração da ponte de Vila Franca de Xira (1951), primeira travessia sobre o rio Tejo, e mais tarde da Ponte Salazar (1966), que ligou Lisboa a Almada (nome que depois foi alterado para Ponte 25 de Abril), geraram uma nova dinâmica que alterou profundamente a vida das pessoas que habitavam e trabalhavam na orla estuarina. Importa notar que até este momento o rio Tejo desempenhou um papel fundamental na ligação entre o litoral e o interior, e nas ligações das duas margens (Nabais, 1995, p. 108).

Esta década fica ainda marcada, pela positiva, pelos vários destaques e honrosas classificações em campeonatos nacionais, especialmente vela e canoagem, dos pescadores integrados na Seção Desportiva da Casa dos Pescadores do Seixal, que era financiada pela Junta Central, e este era tema da propaganda política. No entanto, também mostra o empenho dos pescadores, que no seu diminuto tempo treinavam em sacrifício após as duras fainas do mar. O pico da glória foi atingido em 1948, ano em que ganharam várias provas, como a “Semana da Vela” e o Campeonato Nacional de “Vougas”, título que continuaram a ganhar de forma contínua até 1950, inclusive (Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 171, 1953, p. 53).

A glória dos pescadores seguramente não saciava a inquietação que sentiam de ter sido iniciada a contagem decrescente para o fim dos “pirolitos”, pequenos arrastões costeiros com arqueação Moorsom bruta inferior a 70 toneladas, que tanto significavam para as comunidades piscatórias do Seixal e do Barreiro. Aos proprietários tinham sido concedidos oito anos, prazo que terminava a 31 de dezembro de 1955, para substituírem estas embarcações, devido a não reunirem as condições exigidas pelas autoridades marítimas. Importa recordar estas embarcações, por serem a motor, mais rápidas e eficazes, tinham substituído os “botes de muleta” ou “botes de tartaranha”, de navegação à vela e remos, provavelmente até à década de 1920 ⁷⁰ (e estes, por sua vez, já tinham substituído as antigas muletas, em finais do século XIX ⁷¹) (Rebello, 1992 [1959], p. 68; Lima, 1997, p. 47; Curtinhal, 2007, p. 37, 41-45). Na década de 1950, os “pirolitos” que ainda estavam ativos foram encalhados ou vendidos para o Norte de África, o que “afectou os últimos abencerragens da pesca seixalense que ficaram esperando oportunidade de se colocarem nas modernas traineiras de Lisboa, ou outros misteres, excepção feita aos mais idosos para os quais já não haverá possibilidade de enfrentar o mar”. Os últimos destes barcos em atividade no Seixal foram o “Remexido”, o “Arco Iris”, o “Seixalense”, o “Sanfer”, o

⁷⁰ Não localizamos documentos que permitam com precisão saber quando cessou a atividade dos “botes da muleta” ou “botes da tartaranha”, ou quando foi a sua substituição pelos “pirolitos”, e os autores que trabalharam sobre o tema são omissos ou entram em contradição. Por exemplo, na obra de Elisabete Curtinhal consta que “às muletas sucederam os botes-da-tartaranha, que eram embarcações de menor porte, tendo adaptado o velame da muleta e mantido a arte de pesca tartaranha, até meados do século XX” (Curtinhal, 2007, p. 37, **negrito nosso**), e quatro páginas a seguir já consta que “em 1981, Baldaque da Silva referia que no biénio 1885/86 existia apenas uma muleta, tendo as restantes sido substituídas pelos botes-da-tartaranha que, por sua vez, se mantiveram activos até à **década de 20 do século XX**” (Curtinhal, 2007, p. 41, **negrito nosso**).

⁷¹ Como já referimos, Baldaque da Silva refere que no biénio 1885/86 apenas já existia uma muleta, tendo as restantes sido substituídas pelos “botes da muleta” ou “botes da tartaranha” (Baldaque da Silva, 1891, p. 135-136).

“Belo Horizonte”, o “Seixal”, o “Luta pela Vida”, o “Pérola da Ribeira” e o “Ainda bem” (Rebello, 1992 [1959], p. 69).

Em retrospectiva, a parte inicial década de 1940 ficou decididamente marcada a todos os níveis pela hecatombe da Segunda Guerra Mundial, saindo a indústria pesqueira bastante castigada devido à diminuição das capturas, quer pelo afundamento de embarcações, quer pelas sucessivas requisições pelos Governos das embarcações de pesca, quer pela intensa perda de homens e de material (Santos *et al.*, 2012, p. 405-427). Houve zonas marítimas do globo onde simplesmente se deixou de pescar, como os mares do Norte e do Extremo Oriente, e isso só não aconteceu no Noroeste Atlântico porque aí se manteve a frota portuguesa em laboração contínua, mesmo debaixo da artilharia do inimigo, o que aliás motivou o abate de algumas embarcações, como já antes referimos.

Na segunda metade desta década, e no início da década seguinte, apostou-se no desenvolvimento da tecnologia pesqueira (inovação nas sondas e sonares, melhoria nos motores propulsores, guinchos hidráulicos e apoios à navegação) para aumentar a eficácia das operações de pesca e com isso a produção e assim colmatar algumas das carências nutricionais infligidas pela Guerra, especialmente nos países em que o peixe constituía a fonte principal de proteínas de origem animal (Cruz, 1947c, p. 71). A produção aumentou, e se no impulso inicial podemos querer simpaticamente encontrar alguma finalidade assistencial, logo temos de perceber que a questão resvalou de imediato para a exploração dos mares com o intuito puramente económico, não só na perspetiva da extração/capturas, mas também em relação à transformação de pescado em farinha e óleo e sua utilização por países desenvolvidos (FAO, 1969, p. 1), o que era patrocinado pelos Estados e viria a resultar no colapso dos vários recursos pesqueiros importantes nas décadas de 1970/80.

Na transição para a década de 1950 quase todos os países se mostravam ávidos pelas riquezas do oceano que diziam ser infindáveis, e garantiam aos agentes no terreno apoios estatais para programas de renovação e apetrechamento das frotas de pesca. Faziam-no por diversos motivos ligados a questões económicas, geralmente para equilibrarem a balança de pagamentos (por exemplo, para reduzir a importação de produtos pecuários) ou para obter divisas, comumente dólares, como acontecia em alguns países nórdicos (Noruega, Dinamarca e Islândia) (Silva, 1957, p. 5).



FIGURA 14 | Companhia Portuguesa de Pesca, Olho de Boi (Almada), década de 1940.

Autor: Amadeu Ferrari. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa *apud* <https://almada-virtual-museum.blogspot.com/2018/05/sitio-de-olho-de-boi.html>.

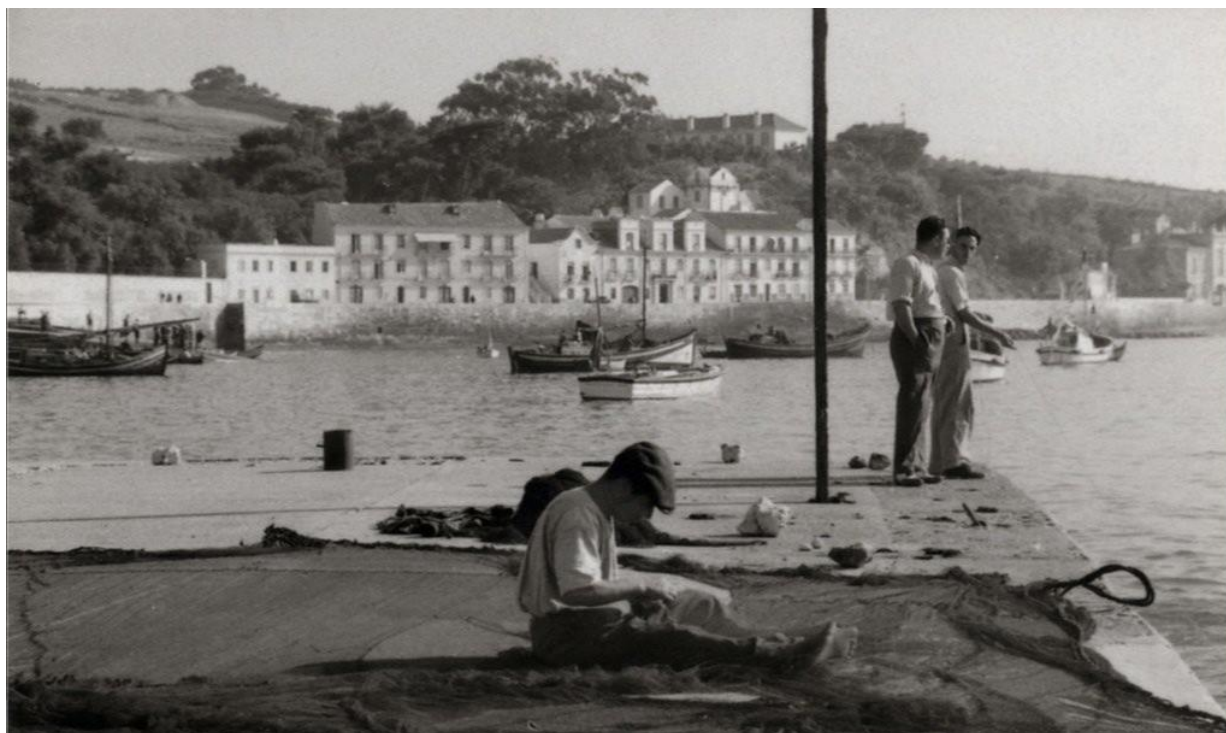


FIGURA 15 | Pescadores de Paço de Arcos, finais dos anos 40 do séc. XX.

Autor: António Passaporte. Fonte: <https://www.pinterest.pt/pin/719027896736442352/>, em 7/5/2020.

III.1.15.2.1. Década de 1940 - Documentação de valor informativo e histórico.

Rol de matrícula da embarcação registada de pesca local com a matrícula LX-135-L, tipo chata, denominada “Maria do Carmo”, datado de 30 de julho de 1946, que tinha como encarregado José de Oliveira (único tripulante, que recebia a parte como soldada) e como proprietário António Madeira (inscrito marítimo n.º 170 da Trafaria), elaborado nos termos do art.º 123.º do Decreto-Lei n.º 23:764 de 13 de abril de 1934.

[illegible][illegible]

Fonte: CPL, Livro - Matrículas - Pesca Local e Tráfego Local - 1941/1973, fl. 64v e 65. Documento avulso encontrado dentro do livro.

Licença n.º 741

Por esta Capitania se concede licença para encalhar nas margens da jurisdição desta Capitania a chata n.º LX-135-L denominada "Maria do Carmo". Capitania do Porto de Lisboa, em 28 de julho de 1946.

Licença n.º 741

Por esta **CAPITANIA** se concede licença para **encalhar** nas margens da jurisdição desta Capitania a chata n.º LX-135-L denominada "Maria do Carmo".

Capitania do Porto de Lisboa, em 28 de Julho de 1946.

Junta Arrecuada	2.000
Emolumentos Capitania	2.000
Aquiduo Vaso da Gama	1.000
Impressão	40
Arrecadamento	2.000
Soma	2.000
Imposto do selo	2.000
Emolumentos pessoais	2.000
Contribuição da material	2.000
Verba n.º 10846 Total que paga	2.000

PASCO

Capitania do Porto de Lisboa

Licença n.º 743

Por esta Capitania se concede licença para pescar na área da Jurisdição desta Capitania durante o corrente ano, com chinchorro, a chata n.º LX-135-L denominada "Maria do Carmo". Capitania do Porto de Lisboa, em 30 de julho de 1946.

Licença n.º 743

Por esta **CAPITANIA** se concede licença para **pescar** na área da jurisdição desta Capitania durante o corrente ano, com chinchorro, a chata n.º LX-135-L denominada "Maria do Carmo".

Capitania do Porto de Lisboa, em 30 de Julho de 1946.

Junta Arrecuada	12.000
Emolumentos Capitania	1.000
Aquiduo Vaso da Gama	1.000
Impressão	40
Arrecadamento	11.040
Soma	11.040
Imposto do selo	2.000
Emolumentos pessoais	2.000
Contribuição da material	2.000
Verba n.º 10847 Total que paga	2.000

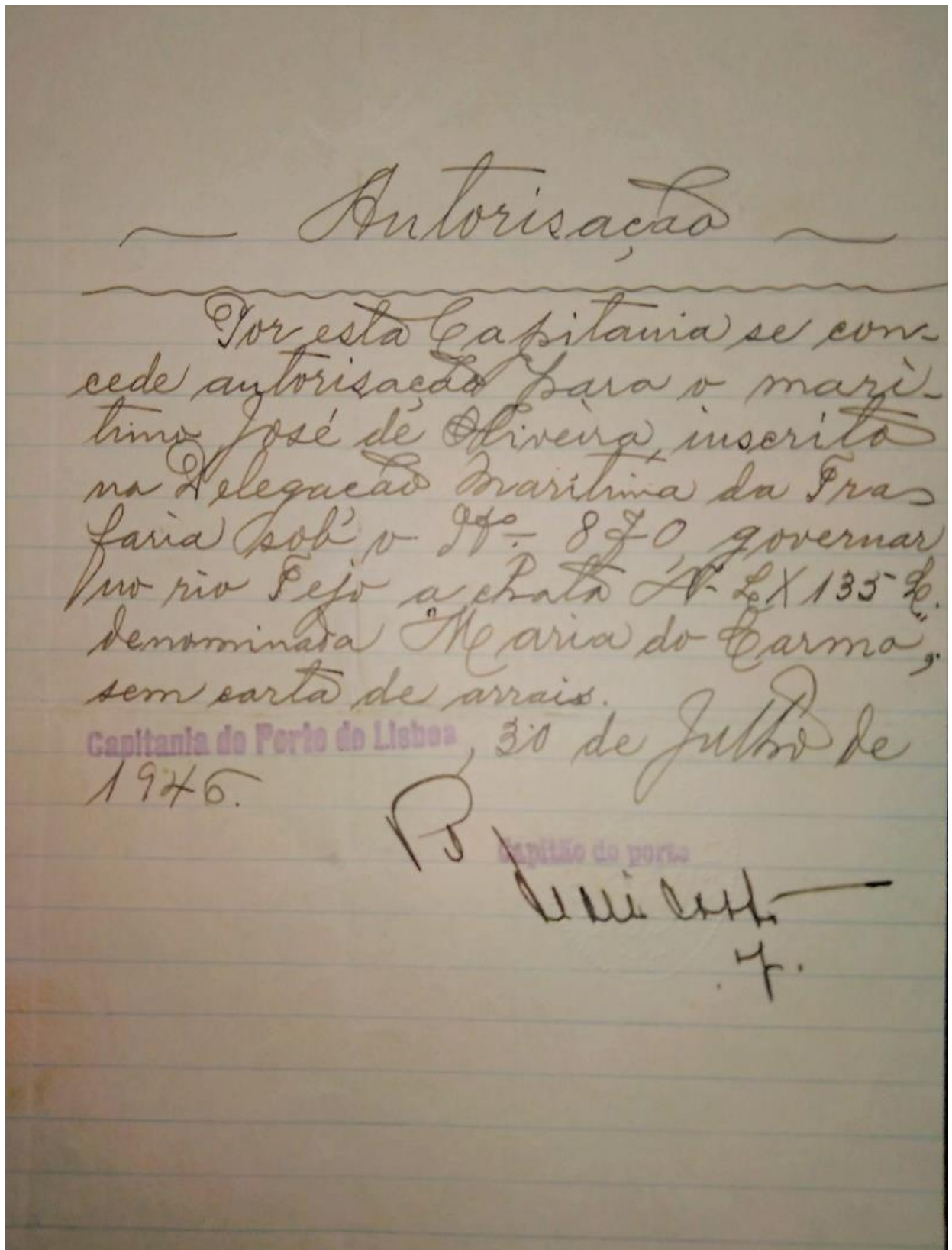
PASCO

Capitania do Porto de Lisboa

Fonte: CPL, Livro - Matrículas - Pesca Local e Tráfego Local - 1941/1973, fl. 64v e 65. Documento avulso encontrado dentro do livro.

“Autorização

Por esta Capitania se concede autorização para o marítimo José de Oliveira, inscrito na Delegação Marítima da Trafaria sob o n.º 870, governar no rio Tejo a chata n.º LX-135-L denominada “Maria do Carmo”, sem carta de arrais. Capitania do Porto de Lisboa, em 30 de julho de 1946.”



Fonte: CPL, Livro - Matrículas - Pesca Local e Tráfego Local - 1941/1973, fl. 64v e 65. Documento avulso encontrado dentro do livro.



III.1.15.3. Década de 1950 - Planos de fomento. Transformação técnica, substituição e modernização de embarcações de pesca. Melhoria das infraestruturas portuárias. A indumentária dos pescadores deixou de ser característica, ainda que fossem inconfundíveis. Inauguração do Centro de Assistência Social na Trafaria. Proibição da pesca do arrasto fora da barra com os pirolitos do Seixal, que substituíram os botes de muleta ou botes de tartaranha. Ocupação de mão-de-obra marítima nas unidades industriais de seca e salga de bacalhau em terrenos ribeirinhos.

A década de 1950 começou com nova crise devido à escassez da sardinha na nossa costa, incluindo na foz do Tejo e zona de entrecabos, tendo os próprios armadores reunidos nas instalações do Grémio dos Armadores de Pesca da Sardinha aprovado uma moção da autoria do Sr. António Siza Vieira pela qual pediram ao Sr. Ministro da Marinha que fixasse para a pesca da sardinha um período de defeso entre 15 de fevereiro e 31 de maio, que foi adotado ainda no ano de 1950 (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 135, 1950, p. 16). Notar que era uma crise desta pesca, e não das pescas em geral, mas tinha a agravante desta espécie continuar a ser importante no alimento da população mais humilde de Lisboa e arredores, uma tradição de séculos, e sobre a qual continuava a verificar-se o desrespeito dos tamanhos mínimos de captura quando existia um compromisso do governo para cessar a pesca predadora e extrativista, o que numa situação de escassez colocava em maior pressão as autoridades marítimas, e por isso agiam. No dia 12 de julho de 1950 a Polícia Marítima de Lisboa apreendeu na lota da Ribeira Nova toda a sardinha capturada por sete barcos de pesca “em consequência do seu tamanho ser inferior ao estabelecido por lei, tendo sido autuados não só os mestres das embarcações como também os respectivos armadores”. A sardinha apreendida foi vendida em leilão tendo rendido 25 mil escudos, dinheiro que reverteu para a Assistência Pública e Instituto de Socorros a Náufragos (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 139, 1950, p. 35).

A situação de escassez da sardinha pouco tempo depois evoluiria para bonança. Em setembro de 1950, quando já se contava um período de três anos de escassez de sardinha, esta espécie apareceu em abundância e inundou em grande escala o mercado, “chegou a não ter preço” e “chegou a não ter quem a quisesse...mesmo de graça” (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 141, 1950, p. 7). O restante pescado também baixou o preço nos mercados abastecedores, devido à excessiva abundância de peixe grosso proveniente da costa continental portuguesa e dos pesqueiros de Cabo Branco, no oeste africano. Na lota de Santos, em Lisboa, só no dia 27 de outubro de 1950 foram desembarcadas 103 toneladas de peixe grosso, o que fez diminuir o preço do cachucho, marmota negra, bicas, carapau e cação. No caso das primeiras três espécies que tinham o preço tabelado de 330\$00, 600\$00 e 420\$00, por cada caixa de 60 Kg, foram comercializadas por 140\$00, 470\$00 e 210\$00, respetivamente. No dia 1 de novembro, na mesma lota, a caixa de 60 Kg de cachucho e de bica foram vendidas a 110\$00 e a 130\$00, respetivamente. Só em 7 de novembro de 1950 foram comercializadas 130 toneladas de peixe grosso em Lisboa, e o preço baixou ainda mais. Na lota de Santos sempre que a oferta era maior do que a procura, parte do pescado era distribuído pelos indigentes, por uma questão social e por uma questão de regulação do preço, tal como aconteceu desta vez. No entanto, apesar de aumentarem significativamente as quantidades de pescado entregues aos pobres de Lisboa, ainda havia pescado em excesso (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 143, 1950, p. 15). Já nesta altura se tentava justificar cientificamente o repentino aparecimento e/ou desaparecimento da sardinha⁷², uma questão premente e consuetudinária, mas sem sucesso.⁷³ Apesar da sardinha ter atingido um baixo preço de venda na lota, que prejudicava o rendimento dos pescadores, o valor de venda ao público não reduziu. Era a consequência da forte cartelização operada pelos intermediários que oneravam indevidamente o produto a seu proveito, o que prejudicava o consumo. O Governo, por Portaria, tomou medidas de forma a conter a situação - fixou para as espécies mais abundantes os preços máximos de venda ao público, regulou as percentagens de lucro que os intermediários podiam auferir na comercialização do pescado, e aumentou a rede de postos reguladores instalada em Lisboa e no país (Jornal do Pescador,

⁷² O desembarque de sardinha em Lisboa entre 1939 e 1947 passou das 99.914 para as 101.355 toneladas, respetivamente, e depois decresceu até ao segundo semestre do ano de 1950 (AAVV., 1950, p. 16).

⁷³ “(...) a sardinha voltou a aparecer em alguns pontos da nossa costa, em quantidades apreciáveis, depois de uma longa ausência que já era causa de desespero para os que vivem das duas importantes indústrias que lhe estão ligadas: Pesca e Conserva. A causa dos desaparecimentos periódicos do precioso peixe, não só das costas portuguesas como das de outros países, continua a ser desconhecida, apesar dos constantes trabalhos e estudos levados a efeito por técnicos especializados. Emitem-se opiniões, formulam-se hipóteses, realizam-se experiências com base nos conhecimentos técnicos e científicos que vão sendo adquiridos. Mas a preciosa espécie aparece e desaparece quando menos se espera. Com a escassez intensificam-se os estudos e o desespero volta a apossar-se dos marítimos. Mas, depois, decorrido mais ou menos tempo, a sardinha volta finalmente a aparecer” (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 141, 1950, p. 7).

Ano XII, n.º 141, 1950, p. 22). Curiosamente, estes mecanismos que deixaram de ser possíveis quando enveredámos por uma economia de mercado livre, são hoje reclamados pela generalidade dos armadores do estuário do rio Tejo.

Ao nível das instalações de apoio social dos marítimos, em setembro de 1950 foi inaugurado o Centro de Assistência Social na Trafaria em edifício construído de raiz para receber estes serviços, com um custo global orçamentado de 1:429.000\$00. Para esta obra o Sr. Ministro das Obras Públicas, por Despacho de 22 de novembro de 1947, concedeu apoio financeiro pelo Fundo de Desemprego à Junta Central das Casas dos Pescadores no montante de 714.500\$00.⁷⁴ A Direção Geral de Assistência concedeu um subsídio de 250.000\$00 e a Direção Geral da Fazenda Pública cedeu o terreno. A Junta Central despendeu o restante montante. Houve ainda a colaboração da Santa Casa da Misericórdia de Almada e da Comissão de Assistência do Concelho de Almada (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 139, 1950, p. 5; Ano XII, n.º 141, 1950, p. 24-29). Os marítimos estavam agora mais protegidos, ainda que muito ainda houvesse a fazer. Notar que já aqui havia sido construído um bairro social com 50 moradias, cuja assistência social passava a ser dada pelo Centro Social da Trafaria (este bairro não foi da autoria da Junta Central). Esta nova obra vinculada à Junta Central continuou a prestar os serviços antes prestados pelo Centro Social da Trafaria à população da região, e passou a integrar serviços dirigidos especificamente aos pescadores das comunidades do canal de embocadura, nomeadamente: “médicos; salas de tratamentos com agentes físicos; salas de admissão e espera; secretaria; salas de direcção; serviços de visita sanitária; quartos de isolamento; creche e respectivo refeitório; casa de trabalho, com refeitório privativo; cozinhas geral e de confecção de farinhas; refeitório crianças e adultos; balneários; dispensas; rouparia, casa de engomados; arquivo; etc., onde funcionarão: consultas pré-natal, pediatria e clínica geral; posto de puericultura, onde se fará também a distribuição de alimentação artificial aos recém-nascidos; creche para semi-internato de crianças dos dois sexos durante as horas do dia em que as mães estiverem trabalhando e onde será distribuída a alimentação conveniente; casa de trabalho para raparigas, onde aprenderão costura, corte e labores, e a quem serão servidas refeições diárias” (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 139, 1950, p. 5).

De 11 a 18 de dezembro de 1950, após adiamento, realizou-se no Instituto Superior Técnico o III Congresso Nacional da Pesca, tendo como foco os problemas da pesca no Continente, Ilhas e Colónias (pela primeira vez), e as condições de vida e de trabalho dos pescadores e suas famílias e necessidades de assistência social (estava inicialmente previsto de 23 de junho a 1 de julho). O Congresso foi dividido em quatro seções: duas sobre as pescas metropolitanas, uma sobre as pescas coloniais, e a última sobre os pescadores, e revestiu-se da maior importância para a indústria e para a economia nacional. Nas três primeiras seções trabalharam-se os interesses ligados à indústria, como os problemas das pescas do bacalhau, do atum, do arrasto, da sardinha e similares, dos crustáceos, mariscos e moluscos, de cetáceos (baleeira) e outras espécies de fauna marítima de aplicação industrial (algas, esponjas, corais e conchas), e ainda os interesses da pesca fluvial, da pesca desportiva, a investigação de biologia marítima (peixes e moluscos) e da biologia fluvial (repovoamentos), os portos de pesca (em especial as instalações e apetrechamentos a edificar no futuro porto de serviços de pesca após concluídas as obras marítimas da doca de pesca de Pedrouços, trabalho apresentado pelo Comandante Álvaro Valente de Araújo), a construção naval, a necessidade de existência de barcos oceanográficos, o apetrechamento e abastecimento de navios e embarcações de pesca, importações e exportações de pescado, as cooperativas de armadores, os seguros, a importância económica da pesca nas colónias, legislação da pesca, equipamento das embarcações (sondas ultra-sonoras para a pesca da sardinha, experiências com redes flutuantes), processos técnicos e científicos de pesca, sistema de refrigeração e climatização e infraestruturas de conservação, lotas, secagem artificial do bacalhau, transportes de pescado (formas alternativas para reduzir os gastos em caixas de madeira nas lotas, para transporte e venda do pescado), mercados abastecedores, e outros assuntos mais restritamente ligados às pescas coloniais (consumo e industrial/conservas) (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 144, 1950, p. 31-32; Ano XII, n.º 145, 1951, p. 5-13).

A terceira seção, presidida pelo Comandante João Francisco Fialho, e tendo como vice-presidente o Dr. Carlos Affonso de Carvalho, e como secretário o 2º tenente Albino Correia, foi completamente focada na previdência social tendo como objeto o debate sobre como melhorar a capacidade económica e as condições de vida dos pescadores e das suas famílias, alargando o âmbito da assistência social. O que não deixa de ser uma forma de promoção e de elevação do trabalho do Governo, especialmente de Henrique Tenreiro, que foi elogiado, logo na sessão inaugural, pelo Sr. Ministro da Marinha, e pouco tempo depois foi condecorado com a medalha de ouro de serviços distintos pelo Presidente da República durante um almoço que decorreu no Lar do Pescador, e por isso todos os

⁷⁴ Inicialmente foram concedidos 500.000\$00, mas essa verba foi reforçada com a quantia de 214.500\$00 (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 122, 1949, p. 10).

assuntos estavam associados à ação da junta central das casas dos pescadores, às casas dos pescadores, às escolas de pesca, às escolas primárias, aos hospitais e asilos, às cooperativas e mutuas, às casas de trabalho, às colónias de férias, às maternidades, às creches e aos postos de puericultura. Foram abordados os contratos de matrícula, os acordos coletivos de trabalho, as doenças impeditivas de embarque dos pescadores bacalhoeiros, os seguros, e os usos, costumes e tradições dos pescadores, tendo António Martins Sintra apresentado uma comunicação intitulada “Hábitos e usos dos mestres de pesca da sardinha”, e a assistência religiosa e moral ao pescador, comunicação do Padre José Correia da Cunha. Foram ainda abordadas as relações entre marítimos (pescadores, tripulantes, capitães, e outros oficiais) e as relações entre capitães e oficiais-pescadores, e fizeram-se boas reflexões em jeito de comparação entre pescadores e trabalhadores agrícolas, pescadores e as colónias, e pescadores e trabalhadores de outras classes sociais. Sobre as águas interiores os trabalhos apresentados são, uma vez mais, escassos, em linha com o que tinha sido a matriz do II Congresso Nacional. Aqui apenas se destaca a comunicação do Engenheiro Joaquim António Soares Soeiro, intitulada: “O papel da desarbonização e da pesca criminosa no despovoamento das águas interiores do país” (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 144, 1950, p. 31-32; Ano XII, n.º 145, 1951, p. 5-13, 20). A desarbonização é abordada na perspetiva da diminuição da flora ribeirinha, pondo em causa o funcionamento ecológico do ecossistema ribeirinho, uma consequência do corte total ou parcial da galeria ribeirinha, e muitas vezes da própria fiada de árvores na crista da margem. Em matéria de apoio social aos pescadores, nesta reunião magna foi defendida a atribuição de abono de família a todos os pescadores, incluindo aos pescadores da sardinha e da baleia, com foco claro nas pescas costeiras e longínquas, que era quem descontava para as Casas dos Pescadores.

Como já referimos, na transição para esta década quase todos os países lançaram programas de financiamento para a renovação e apetrechamento das frotas de pesca, num claro esforço de extraírem o mais possível as riquezas dos mares, numa altura em que pareciam inexauríveis (Silva, 1957, p. 5).

Os decisores portugueses seguiram o mesmo caminho, registando-se múltiplas iniciativas, algumas até em simultâneo, tendo em vista o reforço da competitividade e expansão da indústria piscatória. Pelo Despacho n.º 181 de 18 de dezembro de 1951, do Ministério da Marinha, aprovaram um plano de fomento para as pescas marítimas nacionais, denominado I Plano de Fomento, delineado com base nas propostas apresentadas pelos vários organismos corporativos das pescas através do delegado do Governo nesses organismos, que foi executado entre 1953/58, de forma cumulativa ao Plano de Fomento aprovado pela Lei n.º 2058 de 29 de dezembro de 1952, que previa para o Porto de Lisboa, por exemplo, verbas para a conclusão do plano de melhoramentos do ano de 1946 e verbas para a construção da doca seca.

Com este primeiro pacote financeiro específico para as pescas, que não se inseria num plano de fomento nacional (ao contrário do que viria a acontecer com o segundo plano de fomento, que se enquadrou no segundo plano de fomento nacional), incentivou-se a substituição das frotas já envelhecidas e a modernização dos instrumentos de captura e tratamento do pescado, e a indústria da grande pesca entrou num período de franca prosperidade. Para melhorar a pesca local do Tejo, que é central ao nosso trabalho e não era agremiada, as propostas foram apresentadas pela Junta Central das Casas dos Pescadores. Este primeiro plano de fomento visava a motorização das embarcações, mas também o aumento do rendimento dos pescadores artesanais, o que não parece que se tenha verificado (na proporção do que era previsto). Estimava-se que em Lisboa, em 1950, viveriam da pesca, das vendagens e das dezenas de ocupações inerentes a essa indústria, cerca de 8.500 homens e mulheres (AAVV., 1950, p. 16; Leitão, 1963, p. 141).

Na sessão de 7 de fevereiro de 1951 da Assembleia Nacional, o Comandante Henrique Tenreiro apresentou o discurso: “A posição económica das pescas, ante a lei n.º 1.914 [de 24 de maio de 1935]”, tendo focado aqueles que considerava serem os maiores problemas das pescas nacionais e que careciam de intervenção prioritária, um deles a pesca local. Como bem refere, o pescador local era o que enfrentava maiores perigos, era o que utilizava os sistemas de pesca mais rudimentares e por isso vivia com maiores dificuldades e passava necessidades e fome, era o que tinha menos estruturas de apoio disponíveis, como portos de abrigo, e era o que constituía a maior população piscatória da nossa costa e águas interiores. Defendeu, por isso, que ajudando estes pescadores o país estava a ajudar-se a si próprio, e a população portuguesa beneficiava porque passava a dispor para seu consumo da abundância do saboroso peixe da nossa costa. Neste seguimento, salientou que a verba prevista no Relatório sobre a Lei n.º 1:914 de 24 de maio de 1935 (planos de base da reconstituição económica do país) para auxílio às indústrias de pesca a partir de 1951, no montante global de 116 mil contos (50 mil para a pesca do bacalhau, 52.500 para a pesca do arrasto e 13.500 para a pesca da sardinha), “só escassa e parcialmente” poderia suprir tais necessidades, porque não abrangia todas as pescarias nem dava resposta aos principais problemas já diagnosticados nas várias pescarias, não previa o reforço do auxílio

social aos pescadores⁷⁵, e não previa os custos das futuras instalações do porto de pesca de Pedrouços (em construção), em termos de recintos e câmaras frigoríficas para venda, conservação e distribuição do pescado em boas condições de salubridade, e apetrechamento mecânico para a organização rápida dos desembarques. De forma fundamentada e no que à pesca local diz respeito pediu ao Governo que concedesse à Junta Central das Casas dos Pescadores 10 mil contos de empréstimo, dinheiro que seria integralmente usado para dotar a pesca local com os meios necessários para se modernizar, especialmente para a construção de portos de abrigo, e para que tivesse condições de rendimento económico: proporcionar aos pescadores locais maior segurança na faina, melhor conhecimento e prática de novas artes de pesca, e motorização das suas embarcações (Tenreiro, 1951, p. 10-16). Sem que apresentasse um plano completo, o que viria a fazer depois e foi aprovado pelo Despacho n.º 181 de 18 de dezembro de 1951, já estimava necessidades de financiamento para auxílio da indústria da pesca no valor global de 257.500 contos, assim distribuídos: pesca do bacalhau - 104 mil contos; pesca do arrasto - 80 mil contos; pesca da sardinha - 13.500 contos (único valor em linha com o proposto pelo Governo); pesca local - 10 mil contos; e instalações do porto de pesca de Pedrouços - 50 mil contos (Tenreiro, 1951, p. 16).

Para a realização desse plano, que conferia rigor à iniciativa e dava garantia de não ser um financiamento cego às pescas locais (e às demais frotas), ainda antes da apresentação das propostas foi determinada a realização de uma visita, que se pretendia rápida e económica, durante a qual deveriam ser realizados inquéritos aos diversos núcleos piscatórios da costa continental portuguesa. O objetivo era verificar a possibilidade de melhorias nas artes e nos processos de pesca, nos portos de pesca e em portos de abrigo, e analisar as vantagens na substituição de embarcações à vela e remos por embarcações motorizadas, e ainda analisar a vida e a condição social dos pescadores e as necessidades de assistência mais imediatas (materiais, médicas, tecnológicas - aquisição de apetrechos de pesca, sociais - subvenções em épocas de crise, etc.). Esta informação serviria para definição das bases para o plano de fomento através de facilidades financeiras, concessões de créditos ou outras formas de auxiliar os pescadores locais.

Por iniciativa de Henrique Tenreiro, Delegado do Governo junto dos Organismos Corporativos das pescas, foi criada uma Comissão que funcionou junto do Gabinete de Estudos das Pescas, constituída por Manuel Melo de Carvalho, João de Lemos e Manuel da Silva Abril, que assinaram o relatório final. A visita foi realizada no início de 1951, durou apenas doze dias, superando o objetivo inicial, e não obstante o foco serem os problemas da pesca local marítima e das respetivas populações, foi abordada a pesca fluvial onde era mais significativa, nomeadamente no estuário do rio Tejo. João de Lemos viria a publicar em 1955 uma síntese dos resultados, onde entre vários problemas, se observa:

- (i) A falta de espírito empreendedor e de iniciativa renovadora dos pescadores da costa ocidental portuguesa, especialmente a norte. Segundo os relatores, perante a significativa redução das espécies a que tradicionalmente dirigiam a pesca, como a pescada, a faneca e o congro, e que estavam habituados a pescar com as suas tradicionais embarcações, aparelhos e redes, os pescadores locais ficaram estáticos, sem ação reformadora, e não procuraram adaptar embarcações e desenvolver novos aparelhos e redes para diversificar as espécies alvo, e, para agravar, mostravam desinteresse pelas espécies não residentes mas que em determinadas épocas transitavam pelos nossos mares, como o bonito e a chaputa. Esta terá sido uma forma de atuar diametralmente oposta à verificada nos pescadores espanhóis, que faziam sempre grandes pescarias recorrendo a uma grande variedade de artes e processos de pesca, e que lhes permitia na escassez de determinadas espécies dirigir as capturas a outras espécies.
- (ii) Considerar que os apanhadores de sargaços eram pescadores, porque isso aumentava o esforço da “obra assistencial à classe piscatória” e reduzia as verbas que chegavam aos que eram pescadores e que efetivamente contribuíam para as Casas dos Pescadores. Segundo os relatores, as pessoas que se ocupavam na recolha de sargaço e na captura de mexoalho eram trabalhadores rurais, e não pescadores, porque só esporadicamente se dedicavam à pesca. Desta forma, consideravam que estes trabalhadores agro-marítimos deviam ter proteção social, mas não a dos pescadores, pois não contribuíam da mesma forma para as Casas dos Pescadores.
- (iii) A grande dispersão de pescadores locais pela orla litoral em núcleos poucos numerosos que na maior parte das vezes não excedia os cem indivíduos, e onde muitos se dedicavam à recolha do sargaço e à captura do caranguejo pilado (complementavam a atividade no mar

⁷⁵ No início de 1951 tinham sido construídas e entregues 1.370 novas moradias aos pescadores em substituição das antigas barracas, entretanto demolidas, e estavam 80 em construção. Havia previsão de serem necessárias mais mil destas casas sociais, entre outras necessidades que classificou como prioritária e urgentes, e a necessidade de constituir um fundo para fazer face a situações de crise imprevisíveis (Tenreiro, 1951, p. 12).

- com o trabalho assalariado na agricultura, mais bem remunerada e mais constante). De acordo com os relatores, a localização destes aglomerados não tinha por base a riqueza piscícola das águas marítimas adjacentes, o que tornava muito deles economicamente inviáveis, e muito estavam localizados em zonas costeiras desabrigados do vento e do mar, e muitas vezes afastados de vias de comunicação, o que impedia o auxílio médico ou a ajuda assistencial e social, nomeadamente a construção de bairros de pescadores, o que era fundamental, já que estes marítimos habitavam em casebres sem condições.
- (iv) A miséria dos pescadores, muito devido aos hábitos em torno do vinho e da aguardente que eram degradantes da condição humana, mas também devido a costumes de imoral promiscuidade. O álcool era um estimulante face à deficiente alimentação, e estava na base da elevada percentagem de marítimos com tuberculose. As tabernas, que nesta altura vendiam a fiado, são apresentadas pelos relatores como as principais responsáveis pela miséria dos pescadores, porque era aí que os pescadores gastavam a maior parte do que recebiam da faina.
- (v) Os impostos e contribuições elevados e sem justificação sobre o pescado local - “os impostos e contribuições que incidem sobre o pescado local, não somente são por via de regra elevados, mas até por vezes alguns se lhes cobram indevidamente, ou em duplicação, mercê de disposições cuja anulação se esqueceu de comunicar, ou por outros motivos de semelhante inconsistência. Em média, regula por cerca de 14 % sobre o valor bruto do pescado vendido, o total de impostos a pagar pela pesca artesanal, chegando, porém, a atingir 18 e 20 % em certos portos, e, quanto a nós, sem razões justificativas. Considera-se que no estado actual das pescas, esses impostos são exagerados e até alguns, como os que são pagos às Câmaras Municipais, não têm sequer e por via de regra, justificação plausível (...)” (Lemos, 1955, p. 4).

Sobre a avaliação da possibilidade de motorização da frota local de pesca, que foi realizada com base na experiência realizada em Viana do Castelo⁷⁶, o parecer foi negativo por vários motivos, mas foi indicado, com alguma sensatez, diga-se, que essa convicção não devia ser extrapolada para o resto do território. Os relatores sugeriram, ainda, a criação de uma Comissão para estudar de que forma se podia motorizar as embarcações de pesca local (que viria a ser constituída), e indicaram que só depois se deveria pensar na assistência financeira necessária para implementar esse projeto de progressiva motorização da nossa frota de pesca local (portanto, a verba a consignar para este efeito no Primeiro Plano de Fomento).

A forma como os relatores defendem a sua opção por embarcações mais pequenas de propulsão a vela e remos para a pesca local em detrimento de embarcações motorizadas⁷⁷, ou a construção de bairros piscatórios mais modestos para se adequarem também à “modéstia” dos pescadores (o que significava reduzir a qualidade e o conforto aos seus habitantes)⁷⁸, bem como a sua proposta de reordenamento das comunidades piscatórias locais ao longo da costa somente com base em critérios económico-financeiros, a nosso ver merece críticas. Basta observar os pressupostos, puramente discriminatórios e economicistas: consideram que o menor número de dias de pesca, as menores quantidades capturadas e o menor rendimento das pescarias locais não permitiam um equilíbrio económico capaz de garantir um reembolso das despesas efetuadas nas embarcações, em combustível e reparações. Ou seja, defendem que a pesca local com embarcações motorizadas daria sempre prejuízo (Lemos, 1955, p. 5). Importa não perder de vista que João de Lemos defendia que o fomento das pescas nacionais passava pela renovação das frotas do bacalhau e do arrasto, remetendo para um

⁷⁶ Num primeiro momento foram construídos de raiz sete barcos motorizados com dimensões superiores às do uso local, e num segundo momento foram retirados os motores dessas embarcações por não serem potentes o suficiente para lhes darem a rapidez e a força necessária, e foram instalados em embarcações já existentes depois de devidamente adaptadas (Lemos, 1955, p. 5).

⁷⁷ “(...) Por outro lado, a pesca artesanal, individual ou efectuada por dois ou três companheiros de um mesmo barco, arrisca-se na maioria dos casos a não dar rendimento que compense o custo da motorização e as despesas inerentes a tal sistema propulsor. (...) De onde se conclui que abstraindo das embarcações da sardinha e dos serviços prestados pelas «enviadas» que são como que a «camionagem» da pesca, a motorização das pequenas embarcações das artes costeiras, só é de aconselhar em certos casos, e quando destinadas à captura de determinadas espécies de venda assegurada e de resultados economicamente garantidos” (Lemos, 1955, p. 15).

⁷⁸ “E embora admiremos os bairros para pescadores já existentes, e se preste homenagem ao critério altamente social que presidiu à sua concepção, afigura-se-nos seria conveniente encarar o estudo de um outro tipo de construção, mais simples, mais económico e mais adequado para abrigo das colónias piscatórias (...) porquanto se terá de considerar que grande parte dos homens que constituem os pequenos aglomerados referidos, são solteiros, e todos eles habituados a condições de vida e de habitação as mais primitivas. Por isso as edificações a construir deveriam ser de desenho muito simplificado, havendo vantagem em provê-las de dormitórios gerais, com cozinha colectiva, etc. Mas de cada vez que tais casas se construíssem, haveria que derrubar logo as choças em que ao presente os pescadores daquelas colónias se abrigam, sob pena de as vermos imediatamente ocupadas por nova vaga de inquilinos pouco exigentes, desde que não tenham aluguer para pagar” (Lemos, 1955, p. 3).

plano secundário a pesca local, como entre 1962/63 defendeu no I Ciclo de Palestras sobre a Pesca (Lemos, 1963, p. 41). Servindo este relatório de base ao primeiro Plano de Fomento, não se adivinhava nada de positivo para a pesca local, em especial na zona do estuário do rio Tejo.

Os relatores têm subjacente a ideia de que a pesca local tal como estava organizada constituía um pesado encargo para todo o setor, e nesse sentido sugerem a sua classificação como pesca artesanal⁷⁹ para posterior ação de protecionismo com vista à sua proteção da concorrência das demais pescarias, e, simultaneamente, a deslocalização coerciva dos pequenos agrupamentos de pescadores locais para zonas dotadas de bons portos de abrigo e de varadouros, onde as águas costeiras adjacentes fossem ricas em peixe, onde existisse um elevado número de pescadores, e em zonas que tivessem próximo boas redes de estradas e importantes centros de consumo (Lemos, 1955, p. 15).⁸⁰

Sem dúvida que era necessária uma profunda reorganização, pois era indispensável ao fomento e progresso das indústrias da pesca. Mas esta proposta de deslocação forçada dos pequenos agrupamentos de pescadores locais para junto das grandes comunidades piscatórias, por exemplo, a fazer através da localização dos novos bairros de pescadores a construir pelas Casas dos Pescadores, era demasiado agressiva e hostil e negligenciava as questões sociais e humanas, até mesmo a família, um dos pilares do Estado Novo. Algo que, diga-se, não era estranho à forma de agir dos responsáveis do Regime, basta pensarmos no reordenamento ou reagrupamento forçado das populações, sob a designação de aldeamentos, que foi realizada em África nos anos 60 do século XX (Santos, 2014c, p. 586-587).

Na zona do estuário do rio Tejo existiam pescadores a fazer pesca local em águas marítimas, e pescadores a fazer pesca fluvial, a que corresponde hoje à pesca nas águas interiores não marítimas do estuário do rio Tejo (que não era agremiada). Os inscritos marítimos da pesca local em águas marítimas pertenciam sobretudo ao Seixal e Trafaria, alguns ao Barreiro, que operavam predominantemente em águas costeiras (zona de entrecabos), e por extensão da ideia eram-lhe reconhecidos problemas decorrentes do alcoolismo, da imprevidência, da miséria agravada pelos impostos elevados, e das necessidades de motorização das embarcações de pesca. De acordo com a classificação da época, as comunidades piscatórias do Montijo, Alcochete, Moita, e as avieiras da margem norte do rio Tejo (Vila Franca de Xira), faziam pesca fluvial, e por isso não foram consideradas no estudo. Ainda assim foram comentadas e anotadas. A Trafaria integrava a Fonte da Telha, comunidade piscatória da orla litoral localizada na zona de entrecabos que a Comissão considerou, junto com muitas outras, de densidade demográfica insignificante (“embriões populacionais”), e desprovida das condições marítimas essenciais e fundamentais que justificassem a sua escolha como centro de pesca (Lemos, 1955, p. 2). Conclusão que ignorava uma série de questões.

Importa notar que a Costa da Caparica, que englobava a Fonte da Telha, já tinha em funcionamento desde 23 de março de 1939 a Casa dos Pescadores, localizada no Largo da Igreja, entre as ruas 21 e Capitão Joaquim Ribeiro da Cruz, um imponente edifício onde eram prestados vários serviços muito importantes aos pescadores (Jornal do Pescador, Ano I, n.º 11, 1939, p. 10; Ano II, n.º 19, 1940, p. 2-7).⁸¹ Ademais, em 1946 foi planeada e orçamentada a construção do Bairro de Pescadores da Caparica, com 40 moradias a custarem 1.000.000\$00, com financiamento da Junta Central das Casas dos Pescadores e participação do Estado⁸², tendo o Bairro sido inaugurado em janeiro de 1949. Acabaram por ser construídas 44 moradias (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 91, 1946, p. 23; Ano X, n.º 121, 1949, p. 28-29).⁸³ Pelas casas construídas, que eram reconhecidamente “muito boas para a época”, os pescadores pagavam 60\$00 de renda. Parece pouco, mas algumas famílias tiveram de abandonar as casas por falta de recursos para pagar esse montante (Santos, 2001, p. 58).

⁷⁹ Sugestões para melhorar a pesca local: “4.º - Que se procure seja a pesca local considerada como uma actividade de carácter artesanal e, como tal, digna de proteccionismo decorrente de apropriada legislação” (Lemos, 1955, p. 15).

⁸⁰ Sugestões para melhorar a pesca local: “1.º - Que se diligencie, mediante os esforços conjugados das Capitánias e das Casas dos Pescadores, ir concentrando os pequenos e insignificantes núcleos piscatórios da Costa Oeste, nos portos de pesca que reúnam melhores condições de abrigo e varadouro, adequada rede de estradas e a proximidade de centros populacionais de consumidores, oferecendo assim maior garantia económica à actividade das pescas locais” (Lemos, 1955, p. 15).

⁸¹ Sobre o projeto de construção desta Casa dos pescadores, e suas valências (incluía assistência médica e sanitária, e comportava um lar), consultar o Jornal do Pescador, Ano I, n.º 13, de 31 de janeiro de 1940.

⁸² Na mesma altura, nas proximidades, foi planeada a construção do Bairro de Pescadores de Cascais, com 50 moradias orçamentadas em 1.250.000\$00, e a construção do Bairro de Pescadores da Ericeira, com 40 moradias orçamentadas em 1.000.000\$00, dentre vários outros (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 91, 1946, p. 23).

⁸³ Em março de 1948, depois de reconhecida a insuficiência da comparticipação do Fundo de Desemprego para o bairro de pescadores da Caparica, essa verba foi com 82.206\$00, o que também se enquadra no apoio social aos pescadores (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 111, 1948, p. 22). A listagem de bairros de pescadores já edificados, com indicação das habitações edificadas e do custo global, bem como de bairros em construção e de bairros ampliados e em projeto, até meados de 1950, foi publicada no Jornal do Pescador (Ano XII, n.º 140, 1950, p. 20-21).

Publicidade do Governo à inauguração da Casa dos Pescadores de Caparica: “Os pescadores da Costa de Caparica, que tem sabido atravessar, nos períodos invernosos, transes difíceis com resignação e elevado espírito de sacrifício, não foram esquecidos pelo Estado Novo. Já este ano vão ter a sua Casa, assistência médica e sanitária, um lar amigo onde encontrarão conforto e ajuda, um lar que o Estado Novo lhe proporciona e em troca do qual lhes pede apenas que trabalhem com fervor, coragem e fé no futuro, na Pátria, que o mesmo é dizer, pelo futuro de todos eles” (Jornal do Pescador, Ano I, n.º 13, 1940, p. 5-6).

Esta comissão analisou de forma depreciativa a pesca realizada pelos pescadores do Seixal nas zonas do estuário do Tejo e de entrecabos, e a vivência dos pescadores das comunidades ribeirinhas de Vila Franca de Xira e arredores, que apelidou de “estranha” e “curiosa”. Para os três relatores não existia no Tejo número suficiente de pescadores que justificasse a “designação de colónias ou centros piscatórios”, e as embarcações estavam ultrapassadas, eram como peças de museu, pouco rentáveis, e as artes eram desajustadas, e, por tudo isto, a atividade desenvolvida era tão insignificante e retrógrada que não era sequer merecedora do seu interesse, motivo pelo qual concluem que “eles figuram sem história”.⁸⁴ As notas elaboradas em relação às pescarias nas águas marítimas do Tejo, que citamos a seguir, não refletem a importância social da atividade no tecido económico local, e sequer se afiguram justas ou adequadas, são apenas fruto de ignorância racional, como exploramos a seguir e como é visível mais à frente quando analisamos a densidade de desembarques.

“(…) escassos no número e nas possibilidades de produção, reivindicam ainda um lugar de excepção, tendo-se verificado difícil integrá-los nos devidos termos, dentro das pescas organizadas corporativamente. Se abstrairmos porém dos factores de ordem sentimental, incluindo neste número quaisquer considerações baseadas no respeito por uma tradição já hoje anacrónica e impossível de manter (...). Foram eles talvez, os pescadores do Seixal, aqueles que inventaram ou pelo menos mantiveram na nossa costa, a arte da pesca de arrastar pelo fundo. Mas com barcos à vela, as célebres «muletas» de tão característico e artístico desenho, de casco como de armação. Batidas porém, pelas «traineiras» a vapor, as «muletas» são hoje recordação do passado, coisa morta que não pode reviver, como não pode adaptar-se à pesca moderna do alto mar, uma colónia insignificante de pescadores de estuário. E por isso, não se nos afigura possível que esses pescadores, com o número insignificante de minúsculos barcos motorizados que ainda possuem para a pesca de arrasto, os chamados «pirolitos», consigam manter dentro do Grémio dos Armadores da Pesca de Arrasto a situação de privilégio e de excepção que vêm disfrutando. Tanto mais que, segundo a legislação vigente, o período de actividade das embarcações do Seixal que se integram na pesca de arrasto costeira com propulsão mecânica, se encontra limitado a 31 de Dezembro de 1955⁸⁵. Está como é óbvio, fora do propósito daqueles que por qualquer forma interferem nos assuntos da pesca, votar ao ostracismo um grupo de pescadores como o do Seixal, e isto, não já por motivo das razões de ordem sentimental a que aludimos, mas por natural reconhecimento de direitos adquiridos por outrém. A própria Lei, dando um prazo de oito anos para a proibição de novas inscrições àqueles velhos barcos com menos de setenta toneladas de arqueação Moorsom, como são quase todos os arrastões do Seixal, foi amplamente benigna e previdente. Os seus armadores, terão pois que constituir em sociedade para exploração de um ou mais barcos de arrasto de maior tonelagem, ou optar por outra arte de pesca. Vem a propósito lembrar que a zona marítima entre os cabos de Espichel e Raso, e entre este e o da Roca, é etiológicamente favorecida, e no nosso entender, admite bem mais larga exploração (...)” (Lemos, 1955, p. 9-10).

Os problemas identificados no geral para a pesca fluvial, incluindo no estuário do rio Tejo, eram muito diferentes dos identificados para a pesca local costeira, e muito deles resultavam da escassez do peixe que já se fazia sentir e, segundo se consta, e como apontam os dados em arquivo, não permitia capturas suficientes para suprir as necessidades de vida dos pescadores. Não será demais salientar que no Tejo a parte substancial dos pescadores empregava-se na pesca fluvial, assim designada nas

⁸⁴ “A nosso ver, estes e outros grupos de pescadores [Vila Franca de Xira (e povoações ribeirinhas dos arredores) e Seixal], como os que se espalham do Barreiro à Trafaria, não reúnem os predcados, nem o número indispensável de indivíduos, que justifique a designação de colónias ou centros piscatórios, nem os mesmos procuram dedicar à pesca parte tão apreciável da sua actividade que justifiquem o nosso interesse. Por isso, nestas breves anotações, eles figuram sem história, como povos felizes” (Lemos, 1955, p. 10).

⁸⁵ Eram pequenos arrastões costeiros munidos com guinchos para recolha das redes, geralmente com arqueação Moorsom bruta inferior a 70 toneladas, conhecidos por “pirolitos”, que substituíram os botes de muleta (ou botes de tartaranha), provavelmente na década de 1920 (notar que os botes de muleta tinham substituído as antigas muletas nos finais do século XIX) (AAVV., 1957a, p. 42; Lima, 1997, p. 40, 47). Essa proibição a que o texto alude, na versão mais recente, consta do regulamento a pesca de arrasto das espécies comestíveis na costa continental portuguesa, aprovado pelo Decreto-lei n.º 24:614 de 25 de outubro de 1934, sendo que a resolução foi sendo sempre adiada.

estatísticas oficiais a pesca realizada nas águas interiores entre a Torre do Bugio e Vila Franca de Xira, e a menor parte na pesca de águas marítimas, para fora da barra. Por esse motivo, estes marítimos acumulavam em determinadas alturas do ano outras atividades com a atividade piscatória, geralmente mais bem remuneradas, como acontecia nas comunidades avieiras na margem norte do rio Tejo, que quando a pesca não era rentável ocupavam-se na agricultura nas Lezírias do Tejo e no transporte fluvial de mercadorias (transporte do melão, e de outros produtos agrícolas), e nas comunidades piscatórias da margem sul, especialmente no Montijo e no Barreiro, que estavam mais focadas na arte do tapa-esteiros no inverno muitos dos marítimos empregavam-se em trabalhos em terra na agropecuária, na construção e na indústria, e outros que aparecessem. A arte do tapa-esteiros, dada a especificidade técnica e importância económica das comunidades piscatórias do Mar da Palha, em especial do Montijo e Barreiro, será abordada em pormenor num subcapítulo mais adiante.

No espaço de jurisdição da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, onde estavam registadas as embarcações de pesca dos avieiros, a vida era difícil em meados da década de 1950. Estes marítimos só conseguiam sobreviver porque complementavam a atividade piscatória com outras atividades. Mesmo assim, nunca abandonaram a sua identidade. Tinham uma efetiva ligação ao rio Tejo, no sentido espiritualista e não materialista. Viviam um dia de cada vez, de forma modesta, mas eram felizes. A família era o elemento central, e conseguia “caber” dentro das pequenas embarcações, onde trabalhavam, comemoravam efemeridades, e faziam a vida doméstica (cozinhar, comer, dormir, entre outras necessidades fisiológicas básicas). Por viverem de forma isolado eram apelidados de “ciganos do mar”. A sua peculiar forma de viver foi assim relatada por João de Lemos:

“Tejo acima, topamos em Vila Franca de Xira, e nalgumas outras povoações ribeirinhas, com gente que ainda à pesca se dedica, embora esta se revista de características fluviais, e seja sempre mais ou menos intercalada com actividades agrícolas. Mas ali, como excepção curiosa, há a salientar os pescadores dos «pios» ou «bate-bates» como quase por toda a parte são denominadas as airosas bateiras, tripuladas por essa curiosíssima população piscatória. Não sabemos se já alguém tentou analisar e aprofundar os usos e costumes de tão estranha gente, a qual se pode dizer, nasce, vive e morre, dentro do limitado espaço das suas embarcações de proa arqueada e fundo chato. Verdadeira raça de «ciganos do mar», é vê-los, nos seus barquitos percorrer os rios ou abalançar-se ao mar, para surgirem nesta ou naquela enseada das praias marítimas. A bordo, sob ligeiro encerado suspenso de varas, dorme uma família inteira: marido, mulher, filhos, por vezes mais gente ainda. Ali se cozinha, num primitivo fogareiro improvisado com lata velha de gasolina, e raro vereis algum dos seus tripulantes pisar a areia da praia, e menos ainda aventurar-se terra adentro. Nómadas do litoral e das rias, vivem no mar, isolados, bisonhos, num mundo aparte, falando baixo e pouco, e cantando melopeias bárbaras, numa linguagem intraduzível. Pescam na época própria, no rio ou nos mares costeiros, o linguado, o sável, a lagosta e outros crustáceos. Perscrutar-lhes as necessidades ou os íntimos anseios não se afigura tarefa fácil, pois à sua filosofia basta o pouco que possuem, opondo às alterações da fortuna, o conformismo ou a esperança de melhores dias, tão característico da gente do mar (...)” (Lemos, 1955, p. 10).

Na Delegação Marítima do Barreiro, analisando as embarcações registadas para a pesca local, nota-se que o elevado número de embarcações que apenas faziam pesca com redes da corvina no rio Tejo também reduziu na década de 1950 e acabou no início da década seguinte, mais ou menos na altura em que também acaba a apanha de plantas marinhas. Este é um elemento que nos permite dar uma ideia da quebra da atividade no Tejo nesta altura, e também nos ajuda a balizar o período em que a corvina terá desaparecido do estuário, só regressando no século XXI. Notar que a pesca à corvina era a segunda maior pescaria, logo a seguir à pesca com o tapa-esteiros, que era a arte mais expressiva no estuário do rio Tejo. O tresmalho era apenas a terceira arte de pesca mais utilizada.

No caso da pesca com rede corvineira, que era dirigida à corvina-legítima, e apenas focando nas embarcações registadas na pesca local na Delegação Marítima do Barreiro e pertencentes à comunidade piscatória do Montijo, que nesta altura era a maior comunidade piscatória do estuário do rio Tejo, no ano de 1952 eram apenas cinco as embarcações em operação com licença para esta arte, na maior parte dos casos tripuladas por quatro marítimos, que juntamente com as embarcações que operavam com a arte do tapa-esteiros, mais de meia centena (entre canoas ou botes tapa-esteiros e respetivas enviadas), representavam mais de 90% da frota de pesca local e da população marítima em atividade neste ano nesta comunidade piscatória.⁸⁶ Neste mesmo ano, também no Montijo, eram apenas três as

⁸⁶ As embarcações da pesca à corvina do Montijo no ano de 1952 eram: a canoa “Rosa”, registo n.º B-40-L, com 4,5 de tonelagem bruta, propriedade de António de Paiva Menice, que operava com quatro tripulantes, um arrais, o proprietário, e três camaradas (pescadores), José Maria da Silva, José Lucas e António José Pacheco Menisse (DMB, Livro 3 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1952/1956, fl. 10v-11); o barco “Feliz Ano”, registo n.º B-9-L, com 5,88 de tonelagem bruta, propriedade de José Marques Gaspar, que operava com quatro tripulantes, um arrais, José Marques Gaspar Júnior, e três

embarcações que operavam com tresmalho, que envolviam poucos marítimos, uma vez que o mais comum eram estarem apenas matriculados dois marítimos em cada barco, um arrais (ou encarregado), que governava a embarcação, e um tripulante (pescador).⁸⁷ No final da década apenas se mantinham na pesca com redes de corvina, para a captura da corvina, as canoas “Estrela do Dia”, registo n.º B-20-L, e “Rosa”, registo n.º B-40-L (DMB, Livro 4 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1956/1958, fl. 84v-85, 34v-36, 96v-97; DMB, Livro 5 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1958/1960, fl. 47v-48).

Importa também notar que no início da década de 1950 a comunidade piscatória do Montijo estava no auge do seu crescimento, com uma impressionante capacidade de pesca expressa em dezenas de embarcações e centenas de marítimos, quase na totalidade dedicados à pesca com a arte do tapa-esteiros, como se analisar mais detalhadamente em subcapítulo próprio mais à frente, sendo por isso muito significativos os dados anteriores. Havia inclusive na zona ribeirinha do Montijo um estaleiro naval, o do Ti Eurico Bravo da Mata, que construía embarcações costeiras, e outras que podiam operar no rio Tejo. Este ascendente no Montijo levou a que: (i) o Bairro dos Pescadores, outrora um bairro típico da Aldeia Galega, na década de 1950 fosse a Princesinha Vila de Montijo (Semanário A Província: Informação, Cultura e Recreio, 1955, p. 6); e (ii) as festas em honra de São Pedro no Montijo, também designadas de Festas dos Pescadores, que tinham sido suspensas em 1910, voltassem a ser reativadas em 1950, contando com a ajuda do Grupo Cénico Montijense, um movimento popular que, para esse feito, deu origem a outro movimento popular, a “Marcha do Bairro dos Pescadores do Montijo” (Graça & Dias, 2000, p. 10-11; Câmara Municipal do Montijo, 2001, p. 39; Correia, 2010, p. 21).⁸⁸

Foi um relançamento esplendoroso da festa dos pescadores em 1951, resultado do peso impressionante que a pesca tinha no concelho, e também do trabalho notável da Comissão de Gestão constituída por Humberto de Sousa, principal figura, e por Joaquim Elisiário Moreira, José Joaquim Caria, José Ribeiro Vintém, Luís Lucas Onofre e Francisco Neto dos Santos.

A Comissão transformou as festas dos pescadores nas festas da vila, e anexou outras atratividades como as touradas, as largadas, a quermesse, e, sobretudo, a atuação de grupos musicais que deram maior expressão ao evento (Aleixo, 1997, p. XLIV-XLV; Câmara Municipal do Montijo, 2000, p. 11-13; Graça & Dias, 2000, p. 10-11; Correia, 2010, p. 21; Sousa, 2010, p. 34). Para Rui Aleixo, historiador local, as alterações nas festas de S. Pedro (ou festa dos pescadores), nomeadamente a saída do Bairro dos Pescadores e a introdução de outras atividades, levou à perda da matriz piscatória e isso feriu de morte a alma desta festa (Aleixo, 1997, p. XVII).⁸⁹ Para este autor, o sucesso do relançamento destas

camaradas (pescadores), Joaquim Luís Peixinho, José Pereira Rato e António Maria Couves (DMB, Livro 3 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1952/1956, fl. 11v-12); o bote “Teimoso”, registo n.º B-13-L, com 4,33 de tonelagem bruta, propriedade de Emídio Lucas, que operava com quatro tripulantes, um arrais, que era o proprietário, e três camaradas (pescadores), José António Inácio Feijão, José Cordeiro Fragateiro e António Lucas Júnior (DMB, Livro 3 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1952/1956, fl. 12v-13); a canoa “Senhora do Cabo”, registo n.º B-107-L, com 5,08 de tonelagem bruta, propriedade de Emídio Lucas, que operava com três tripulantes, um arrais, António Fernando Fragateiro Lucas, e dois camaradas (pescadores), José António Paiva e Manuel Marcelino Feijão (DMB, Livro 3 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1952/1956, fl. 13v-14); e a canoa “Estrela do Dia”, registo n.º B-20-L, com 5,17 de tonelagem bruta, propriedade de José Neto Aranha, que operava com quatro tripulantes, um arrais, José Neto Aranha Júnior, e três camaradas (pescadores), Manuel Jorge Aranha, Domingos Ferreira Pinho e José Ferreira de Pinho (DMB, Livro 3 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1952/1956, fl. 16v-17).

⁸⁷ As embarcações da pesca com tresmalho do Montijo no ano de 1952 eram: o barco “Bola ao Centro”, registo n.º B-178-L, com 0,988 de tonelagem bruta, propriedade de Francisco Lucas Sabino, que era simultaneamente o encarregado, o bote “Pouca Parte”, registo n.º B-72-L, com 0,508 de tonelagem bruta, propriedade de José Gomes Paucão, que operava com dois tripulantes, um arrais, o proprietário, e um camarada, José Gomes Paucão Júnior, e o bote “Maria Manuela”, registo n.º B-134-L, com 1,038 de tonelagem bruta, propriedade de Joaquim Cruz, que operava com dois tripulantes, Francisco Sabino Lucas e Joaquim da Cruz (DMB, Livro 3 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1952/1956, fl. 14v-15, 17v-19). A título de curiosidade, também operava no estuário do rio Tejo com a arte do tresmalho, neste ano, a lancha “Primeira Flôr”, registo n.º B-238-L, com 1,610 de tonelagem bruta, propriedade de João Amaro da Silva, residente na Murtosa, que operava com dois tripulantes, um encarregado, que era o proprietário, e um camarada, António Azevedo.

⁸⁸ O pescador do Montijo sempre foi devoto do São Pedro, como o eram os demais pescadores da margem Sul do rio Tejo, incluindo as suas mulheres que cantarolavam enquanto esperavam pelos entrequeridos: “Anda no mar um barquinho / Com o meu amor perdido, / Lá anda o Senhor S. pedro / Para m’o trazer consigo” (Landeiro, 1955, p. 19, 21). Sobre a festa de São Pedro, e sobre a Confraria dos Pescadores sob o patrocínio de São Pedro, consultar Landeiro (1952, p. 5-17).

⁸⁹ Em 1997 Rui Aleixo afirmava que o Montijo tinha em 1951 adotado em pleno as festas em honra de São Pedro e São Marçal ao ponto de à data em que escrevia “já se confundir o orago da cidade, o Divino Espírito Santo, com o santo padroeiro dos pescadores, S. Pedro”. Continuava o autor dizendo que essa adoção recortou o figurino das festas, “mas não lhe agarrou a alma”, porque essa tinha ficado “reservada aos pescadores, únicos e legítimos depositários das Festas de S. Pedro. (...)”. Defendia que o Montijo deu nova roupagem às festas, e “saiu de arco e balão para a rua sem se aperceber que, nesse preciso momento, ao abandonar o Bairro e os Pescadores ferira de morte a alma das festas” (Aleixo, 1997, p. XVII). No ano de 2000 a Câmara Municipal do Montijo fez uma publicação com os programas das festas realizadas entre 1951/2000, onde também constam os cartazes produzidos, e referiu que à data em que escrevia as festas eram o “reatar de uma tradição, a louvável recuperação de antigas manifestações religiosas e profanas, tal como a antiga gente de Aldeia Galega, geograficamente ligada ao rio, e, nesse tempo,

festividades está associado à atribuição de patrocínio pela Câmara Municipal do Montijo (Aleixo, 1997, p. XLIV). Notar que nos primórdios eram os pescadores que promoviam e financiavam a festividade.



FIGURA 16 | Bota-abixo de uma embarcação denominada “Berlenga”, a motor, para pesca costeira, construída com casco em madeira pelo mestre Eurico, conhecido por Ti Eurico Bravo da Mata, que era oriundo de Peniche, na década de 1950. Pelo nome da embarcação sugere ter como destino a pesca em Peniche.

Cedida gentilmente pela AMO-TE Montijo - Associação Cultural, em 27/12/2019.



FIGURA 17 | Cartazes das Festas Populares de São Pedro no Montijo, de 25 a 30 de junho, anos de 1952 e de 1953.

Fonte: Câmara Municipal do Montijo, 2000, p. 19.

com uma colónia piscatória activa que nele labutava pela sua subsistência, manifestando a sua devoção a São Pedro, o Apóstolo-Pescador e seu Padroeiro” (Câmara Municipal do Montijo, 2000, p. 11).

No caso da apanha de plantas marinhas, e também considerando apenas as embarcações registadas para a pesca local na Delegação Marítima do Barreiro, no final da década de 1950, mais propriamente em 1958/59, eram apenas três as embarcações em operação com matrícula de tripulação, condição legal para poderem operar, a caçadeira “Murraceira”, registo n.º B-90-L, com 0,380 de tonelagem bruta, do Montijo, propriedade de João da Veiga, que era simultaneamente o único tripulante na categoria de encarregado, a canoa “Bolinhas”, registo n.º B-10-L, com 3,41 de tonelagem bruta, do Samouco, propriedade de Florindo da Cruz Berardo, que era tripulada pelos arrais Manuel Bernardo, e o bote “14 de Maio”, registo n.º B-317-L, com 1,75 de tonelagem bruta, de Alhos Vedros, propriedade de Alfredo Marques Estaca, que desempenhava a abordo a função de encarregado (DMB, Livro 4 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1956/1958, fl. 89v-90; DMB, Livro 5 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1958/1960, fl. 1v-2, 29v-30, 42v-43 e 54v-55).

O arrasto de vara era a arte de pesca mais utilizada pelas comunidades localizadas a montante da atual Ponte Vasco da Gama, nomeadamente nas três comunidades avieiras, cujas embarcações estavam na sua larga maioria registadas na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira. As embarcações que pertenciam às comunidades da margem sul do rio Tejo estavam maioritariamente registadas na Delegação Marítima do Barreiro, mas eram poucas as que faziam a matrícula da tripulação para operarem com esta arte, geralmente não mais de três por ano. Por exemplo, em 1956 apenas o bote “Quinze de Fevereiro”, registo n.º B-38-L, com 3,66 de tonelagem bruta, propriedade de Alfredo de Paiva, que operava com dois tripulantes, Guilherme de Oliveira Cola Júnior, arrais, e Manuel Pereira Rocha, camarada, teve licença para esta pesca (DMB, Livro 4 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1956/1958, fl. 3v-4).

Na Costa da Caparica, onde se praticava pesca em águas marítimas, mas desenvolvida pelos mesmos marítimos que praticavam, em simultâneo, pesca nas águas interiores do rio Tejo, a redução de peixe agravou em julho de 1952 com o “aparecimento, durante a noite, ao longo da costa, de «sacadas» providas de fortes candeeiros cuja luz atrai o peixe, evitando que ele se aproxime das «artes de xávega de cercar para terra», utilizadas pelos pescadores da Caparica”. Situação que levou à proibição da utilização das sacadas em vários pontos da costa, como no Algarve e em Sesimbra (Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 163, 1952, p. 32).

Voltando ao Despacho n.º 181 de 18 de dezembro de 1951, importa referir que este primeiro plano de fomento sexenal para as pescas nacionais e para a criação de um fundo de renovação e apetrechamento das frotas de pesca assentou num financiamento conjunto (com a participação dos armadores ou grémios) na ordem dos 247.625 contos, e deste montante só dez mil contos (4,04 %), como tinha sido estimado (Tenreiro, 1951, p. 16), foram destinados às pescas locais e 3.500 contos (1,41 %) à salubridade das ostras, com foco nos estuários do Tejo e Sado, dinheiro que permitiu a criação de parques de higienização para as ostras do Tejo. O Despacho n.º 181 foi ainda alterado para ser reforçado com mais verbas destinadas às grandes pescas, o que foi justificado por no entretanto terem aumentado os custos de construção de novas embarcações (AAVV., 1957a, p. 20, 37). Torna-se evidente que o relatório da Comissão constituída por Manuel Melo de Carvalho, João de Lemos e Manuel da Silva Abril, que serviu de apoio à tomada de decisão (Lemos, 1955), não trouxe melhorias significativas à pesca local, especialmente no que diz respeito ao estuário do rio Tejo. Ademais, este Despacho deixa claro que apesar do “carinho especial” do Governo para com a pesca local, esta pescaria só teve direito a algum financiamento porque representava cerca de dois terços dos pescadores nacionais. Ou seja, foi a intensa massa humana a laborar nestas pescas que motivou o investimento do Estado, e não a rentabilidade desta pescaria, como se poderia supor, o que simboliza desde sempre a perspetiva minimalista a que era remetida esta pesca.

Apesar de inferior às necessidades, o investimento de 10 mil contos para a pesca local (a que acrescia o autofinanciamento) foi bem direcionado, visando melhorar a atividade e a segurança dos pescadores pela motorização das embarcações, modernização dos aparelhos de pesca e estabelecimento de novos portos de abrigo e melhoramento e apetrechamento dos já existentes. É isso que justifica que só nos primeiros dois anos de funcionamento do plano tenham sido concedidos 486 empréstimos (AAVV., 1957a, p. 70). Contas feitas no final do I Plano de Fomento das Pescas, foram investidos 535.646 contos, entre financiamento do Fundo de Renovação e de Apetrechamento da Indústria da Pesca (FRAIP) e autofinanciamento, dos quais 14.830 foram investidos na pesca local e traduziram-se na motorização de 304 embarcações, na construção de 165 embarcações e cascos, e na aquisição de diverso equipamento de pesca e reparações de embarcações (Leitão, 1963, p. 142-143).

Os pescadores que beneficiaram dos empréstimos para motorizarem as embarcações e modernizarem as artes, procederam à amortização pagando uma taxa em lota sobre a venda do peixe que lá entregavam (AAVV., 1953, p. 15-16). Naturalmente, o maior investimento foi para a pesca do

bacalhau, joia da coroa do regime, num total de 113 mil contos, seguindo-se de forma decrescente o investimento para a pesca de arrasto, depois para a pesca da baleia, e, por fim, para a pesca da sardinha.

“Não se limitam os planos às pescas agremiadas e consideram também, com igual atenção e especial carinho, as pescas locais, visando nestas, sobretudo, a motorização das embarcações das diversas artes e a melhoria dos aparelhos usados na pesca, o que assume o maior relevo, visto tais artes empregam ainda cerca de 40 mil pescadores, ou seja mais do que, em conjunto, toda a restante pesca” (AAVV., 1953, p. 6).

“Desta pesca [local] é o plano apresentado da autoria da Junta Central das Casas dos Pescadores. Empregam-se nela cerca de dois terços dos nossos pescadores, (...) e essa circunstância é que sobretudo confere a essa pesca a importância que inegavelmente ainda tem. As medidas que a Junta Central indica no seu plano como essenciais para melhorar a actividade e a segurança dos pescadores que se empregam na pesca local são a motorização das suas embarcações, a modernização dos seus aparelhos e artes de pesca e o estabelecimento de portos de abrigo, melhoramento dos existentes e seu apetrechamento. Com a motorização das embarcações os pescadores ficarão aptos a deslocar-se com maior rapidez, a procurarem pesqueiros mais afastados dos portos de abrigo e a fugir mais rapidamente ao mau tempo, libertando-se assim da sujeição ao vento e de esforços físicos mais violentos. A modernização dos aparelhos e artes de pesca permitirá aumentar o rendimento da pesca. A melhoria e apetrechamento dos portos de abrigo, cuja execução depende de outro sector da administração pública, contribuiria para aumentar a segurança do pescador, permitiria que ele se mantivesse mais tempo no mar, por assegurar o seu regresso a terra em piores condições de tempo e mar e facilitaria as manobras em terra e a descarga do peixe. Algumas casas dos pescadores têm já feito bastante a favor dos pescadores locais nelas inscritos, quer facultando ou facilitando empréstimos para aquisição de motores, redes de pesca e outros apetrechos, quer montando o serviço de vendagem do peixe dos seus sócios. Os resultados já colhidos são animadores, mas como os escassos recursos materiais de que as casas de pescadores dispõem não permitem ir mais longe e muitíssimo têm feito, a Junta Central pretende e muito bem, levar a cabo uma obra mais profunda, de inegável interesse social e económico e cujo sucesso parece evidente e garantido. Propõe-se a Junta, no seu programa, motorizar um elevado número de embarcações da pesca local e apetrechá-las com redes e aparelhos de maior rendimento. Dado o custo de cada motor (à roda de 10 contos) e das redes, calcula a Junta que será necessário um mínimo de 10.000 contos para realizar o seu plano. A aplicação dessa verba, sob a forma de empréstimo aos pescadores, será regulada pela Junta de acordo com o inquérito a que o Gabinete de Estudos das Pescas está procedendo em colaboração com ela e para esse fim” (AAVV., 1953, p. 15-16).

O Fundo de Renovação e de Apetrechamento da Indústria da Pesca (FRAIP), criado pelo Decreto-Lei n.º 39283 de 20 de julho de 1953, como suporte deste primeiro Plano de Fomento, foi autorizado a contrair um empréstimo interno amortizável até um máximo de 250.000 contos, que foi denominado de Empréstimo de Renovação e de Apetrechamento da Indústria da Pesca, com o objetivo de subsidiar a “renovação e modernização das diversas frotas de pesca, melhorar os meios e processos de pesca, aumentar o apetrechamento destinado ao integral aproveitamento dos produtos da pesca e promover a criação de novas actividades, mediante o fornecimento de créditos aos armadores da pesca, directamente ou por intermédio dos respectivos grémios, aos pescadores locais e para o desenvolvimento da cultura de ostras e de outros bivalves e sua depuração” (Decreto-Lei n.º 39283 de 20 de julho de 1953, art.º 2.º, p. 968). O Presidente do Conselho Administrativo era Henrique Tenreiro. Este empréstimo, que era semelhante ao que existiu para a Marinha Mercante, e tinha aí inspiração, foi emitido por séries de obrigações, tendo cada obrigação o valor nominal de 1.000\$00, e tinham de ser amortizadas “obrigatoriamente a par, em doze anuidades iguais, sendo a primeira efectuada três anos depois da emissão” (AAVV., 1957a, p. 80).

Para além da renovação das frotas ainda se impulsionou a indústria da construção naval e indústria conexas, nomeadamente a do ferro e outros componentes utilizados na construção das embarcações. Notar que com este plano de fomento a frota do bacalhau recebeu 15 novos navios e a frota do arrasto recebeu 21 novos navios, todos bastante modernos e bem apetrechados (AAVV., 1957a, p. 5-6).

O avanço da grande pesca, nomeadamente do bacalhau, bandeira do Estado Novo⁹⁰, mas também a do arrasto, contribuiu sobremaneira para a dinamização de várias indústrias conexas, e os vários concelhos ribeirinhos do Tejo ganharam unidades fabris diretamente ligadas ao mar e ao rio,

⁹⁰ Criado pelo Decreto-Lei n.º 26:106 de 23 de novembro de 1935, o Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau desenvolveria, fiscalizaria e orientaria a pesca, a secagem e a venda do bacalhau pescado por embarcações nacionais e a utilização de subprodutos pela mesma indústria.

beneficiando da vizinhança das fontes de pesca e porque garantiam zonas de abrigo propícias à construção de cais que facilitavam a chegada de matéria-prima e a expedição de produtos, como eram as indústrias de conservas, farinhas e adubos de peixe. Em 1950 a frota bacalhoeira nacional, nesta altura composta por 19 arrastões e por 43 navios à linha, já assegurava o abastecimento anual de cerca de 600 mil quintais, grande percentagem do abastecimento público, mas faltava investir na secagem artificial do bacalhau (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 145, 1951, p. 20). As secas do bacalhau foram renovadas por quase todo o território, “passando de simples barracões e velhas mesas de madeira” a “novos e amplos armazéns em alvenaria, mesas de secagem em ferro, instalações frigoríficas e (...) secagem industrial” (Silva, 1957, p. 74-75).⁹¹ Outras foram construídas de raiz, como aconteceu em Alcochete, na margem sul do estuário do Tejo. A decisão desta edilidade em instalar unidades industriais de seca e salga de bacalhau nos terrenos baldios que possuía nos Moinhos da Praia (atual Praia dos Moinhos, situada atrás do Fórum Cultural) foi tomada em agosto de 1941, mas só no final desta década isso seria uma realidade, e diga-se, o que foi decisivo para a estabilidade económica do concelho. A localização permitia o transporte por via terrestre e por via fluvial, pelo cais de Alcochete, sendo que para o efeito foram realizadas algumas dragagens.

A Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau (SNAB) inaugurou na Praia dos Moinhos em janeiro de 1949 uma seca com 9 ha de área coberta e 22 mil m² de mesas de secagem, que incluía instalações para os operários, grandes armazéns e três câmaras frigoríficas para conservar o bacalhau à temperatura de 5º C com capacidade de armazenagem superior a 2500 toneladas, estando ainda prevista a construção imediata de mais duas novas câmaras frigoríficas com capacidade de 1700 toneladas. Esta seca empregou 200 mulheres (para as funções de maior especialidade o recrutamento foi feito nas regiões de Murtosa, São Pedro do Sul e Aveiro, e para as funções que não exigiam tanta perícia o recrutamento fez-se em Alcochete) e 20 homens (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 121, 1949, p. 11-13,15). Na década seguinte a SNAB já era o maior armador nacional, proprietária de 8 dos 22 arrastões existentes em laboração. Registava-se um crescimento sem precedentes, e criavam-se inúmeros postos de trabalho, sempre em estreita relação com o rio. Alberto da Cunha e Silva, sócio-gerente da empresa Bacalhau de Portugal, Lda., que foi um dos primeiros adjudicatários do espaço à edilidade de Alcochete, inaugurou as suas secas no início de 1951. Hoje essas instalações em Alcochete estão em ruínas, como se observa nas fotografias seguintes.

A Empresa Comercial e Industrial de Pesca (PESCAL) também instalou em Alcochete os primeiros túneis de secagem artificial de bacalhau (Moutinho, 1985, p. 106).⁹² Em 1959, a PESCAL era uma das maiores empresas nacionais armadoras da pesca do bacalhau, e em Alcochete possuía mais de cinco hectares, dos quais se estimava que 6 mil m² estivessem ocupados com instalações (ex. armazéns de lavagem do peixe verde, câmaras frigoríficas, seca artificial, central elétrica, escritórios, dormitórios do pessoal adventício e instalações dos empregados permanentes, etc.) e 16.500 m² de meses de secagem (Jornal do Pescador, Ano XX, n.º 241, 1959, p. 33-35).

Por tudo isto, o “fiel amigo” (ou “pão do mar”) como lhe chamavam os ideólogos do regime (Jornal do Pescador, Ano III, n.º 32, 1941, p. 9), dava indiretamente emprego a um grande número de pessoas em toda a margem sul do Tejo, na maioria a mulheres (os homens andavam embarcados), que laboravam na seca de Alcochete, que era a maior (quer na zona de Lisboa, quer a nível nacional), e nas secas de Azinheira Velha e Seixal. Ora veja-se a evolução do número de trabalhadoras em cada uma destas secas no início da segunda metade do século XX: (i) no Seixal, onde estava implantada uma seca mais antiga, eram 234 em 1951, 212 em 1952, 80 em 1953 e 76 em 1954, o que revela uma evolução negativa; (ii) na Azinheira Velha, onde se localizava a segunda maior seca de Lisboa, que pertencia à Parceria Geral de Pescarias, eram 349 em 1951, 304 em 1952, 328 em 1953 e 302 em 1954; (iii) em Alcochete, a maior seca nacional, eram 430 em 1951, 491 em 1952, 525 em 1953 e 571 em 1954, o que revela um crescimento sustentado do número de trabalhadores empregados nas secas do bacalhau (Silva, 1957, p. 74-75).

⁹¹ O processo da secagem foi igualmente melhorado, por um lado, melhorando bastante a qualidade do produto, e por outro, conseguindo assegurar uma produção contínua, uma vez que até então estava dependente das condições meteorológicas (aliás, o clima foi um dos motivos que levou a seca do bacalhau para Alcochete, juntamente com a facilidade dos bacalhoeiros em aqui descarregarem).

⁹² O bacalhau nacional passava por um longo período nos secadouros, cerca de cinco ou seis meses durante o verão para retirar humidades, e só após esse processo, quando as fibras musculares das regiões laterais da espinal medula e cefálica ficavam rígidas e não cediam à pressão dos dedos, é que este peixe podia integrar o circuito comercial, o que demonstra a muita mão de obra que era necessária a esta atividade (Freixo, 1947b, p. 4-5, 11).



FIGURA 18 | Transporte de bacalhau, que se acredita ser nas secas da margem sul, em Alcochete.
Fonte: Centro de Documentação e Informação da APL, S.A. (Ref.ª 9-99-186).



FIGURA 19 | Entrada da Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau (SNAB), e seca do bacalhau, em Alcochete.
Fonte própria. Data: 27.10.2018.



FIGURA 20 | Bacalhau lavado a secar na seca velha de Alberto Silva (Alcochete).
Gentilmente cedida pelo grupo do Facebook Alcochete e Alcochetanos.

Os salários a aplicar nas secas do bacalhau tinham sido aprovados em meados de 1947, pelo Subsecretário de Estado das Corporações, sendo de salientar que o pessoal de Lisboa tinha sido agraciado com os melhores salários do país, conforme gráfico ao lado. Importa notar que para além dos salários de base, que eram baixos, o pessoal das secas era ainda apoiado pelo Grémio dos Armadores

da Pesca do Bacalhau “sob a forma de assistência médica, medicamentos, criação de novas creches e assistência às mulheres grávidas” (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 103, 1947, p. 45).

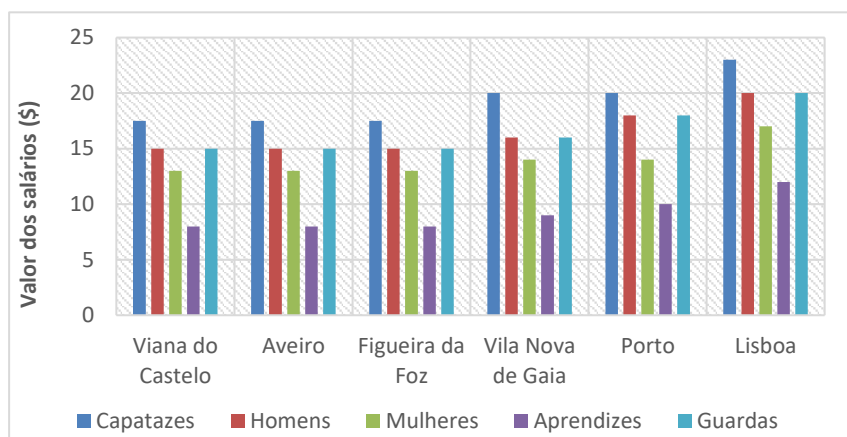


GRÁFICO 1 | Retribuição diária das várias categorias profissionais existentes nas secas do bacalhau, por zonas, em 1947.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 103, 1947, p. 45.

O estuário do rio Tejo tornava-se todos os anos um cenário impressionante e deslumbrante quando estava repleto de navios da frota bacalhoeira embandeirados para a bênção antes da largada para os mares da Terra Nova e Gronelândia, emocionantes cerimónias religiosas que terminavam com a “oração de bênção dos bacalhoeiros e respetivas tripulações”, que reproduzimos a seguir. As embarcações de madeira e de propulsão à vela produziam um cenário único que fazia lembrar as grandes armadas que séculos antes daí tinham partido também para as terras longínquas e preservava com dignidade a tradição das grandes navegações à vela, o que era reiterado pela propaganda nacional ano após ano: “Em fins de Maio, toda a frota do País se junta para partida em frente do mosteiro dos Jerónimos, erguido perto da praia onde embarcou Vasco da Gama e em louvor do êxito da sua empresa; na animação dos veleiros e na emoção do adeus dos pescadores às suas humildes famílias o Tejo revive o ambiente de esperanças e de inquietação da sua heroica história” (Ribeiro, 1987 [1968], p. 178). Não obstante a propaganda política, este era um cenário que dificilmente a nossa nação voltará a ver.

É que não eram só os barcos de Lisboa, onde seguiam muitos pescadores da zona do Tejo. Aqui vinham os bacalhoeiros de todos os portos de armamento da nação para as suas tripulações assistirem à missa e à bênção dos barcos. O ato tinha um significado especial. O Tejo banhava a capital do Império Português. As dezenas de embarcações eram ornamentadas e fundeavam em frente a um altar erguido em frente ao Tejo próximo ao Restelo para assistirem à missa e à bênção, onde há séculos saíram os nossos descobridores. Era um misto de despedida e de propaganda do Estado Novo. Era também de Lisboa, da borda de água, que muitas vezes se realizava as habituais emissões da “Hora da Saudade”, um programa direcionado aos pescadores bacalhoeiros da Terra Nova e da Gronelândia.⁹³

Oração de bênção dos bacalhoeiros no rio Tejo: “Dignai-vos, Senhor, ouvir propício nossas súplicas e abençoi com a vossa santa mão direita estes navios e todos aqueles que neles embarcarem, como vos dignastes abençoar a arca de Noé, ao vogar sobre as águas do dilúvio: dai-lhes, ó Senhor, essa mesma vossa mão direita como a destes a S. Pedro, quando êle andou sobre as ondas do mar; enviai-lhes do céu o vosso santo Anjo, para que os livre e guarde, sempre, de todos os perigos com os que dentro dele se encontrarem; e, afastando tôda a casta de adversidades, guardai sempre também os vossos servos até ao pôrto que demandarem, por viagem bonançosa, a-fim-de-que, passados e levados a bom termo os seus negócios, no devido tempo vos digneis trazê-los, de novo, a seus lares, cheios de alegria. Vós que viveis e reinais pelos séculos dos séculos. Assim seja”.

⁹³ Continuava a realizar-se em ritmo habitual as emissões da “Hora da Saudade” destinadas aos pescadores bacalhoeiros da Terra Nova e da Gronelândia. No dia 8 de outubro de 1950, realizou-se no Pavilhão dos Despostos Náuticos (Espelho de Água) em Belém, onde se deslocaram muitos familiares dos pescadores (residentes nas zonas ribeirinhas do Tejo) para enviarem diretamente a sua mensagem, algo que era muito apreciado pelos pescadores. Importa notar que só operavam na pesca local os que não conseguiam vaga na pesca longínqua, que era bastante melhor remunerada. No dia 19 de julho de 1953, nova emissão em Lisboa, durante a qual foram lidas 161 mensagens, a maior parte pelos próprios familiares dos pescadores (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 142, 1950, p. 6; Ano XV, n.º 175, 1953, p. 41). Muitas vezes a hora da saudade era realizada em Lisboa, mas dedicada aos pescadores de outros centros piscatórios, o que aconteceu, por exemplo, no dia 2 de agosto de 1953, em que foi dedicada aos pescadores da Murtosa. Neste dia foram lidas 144 mensagens, a maior parte de familiares das comunidades piscatórias de Lisboa e da Murtosa (Jornal do Pescador, Ano XV, n.º 176, 1953, p. 27).

Era o ponto alto das pescarias nacionais, nunca tinham atingido similar vivacidade, e o Tejo era central em toda esta dinâmica, não pela pesca que aí se realizava, que nesta altura ainda era negligenciada (os pescadores do Tejo queriam era ter lugar nas grandes empresas de pesca), mas por banhar a cabeça do império, lugar de partida das “armadas de pesca”, daí merecer estas concisas notas de referência. Era impossível ficar indiferente ao património marítimo, ao sentimento da recuperação da grande nação marítima de outrora, ao contraste que se queria bem vincado entre o passado e o presente glorioso, e que era passado pela história, pela cultura popular e pela poesia. A importância do Tejo à construção da identidade portuguesa, como base de uma renovada potência marítima, está bem patente na obra de Fiamma Hasse Pais Brandão, a grande poetisa que por esta altura passava a infância em Carcavelos, e que reflete uma mundividência aquática inspirada no Tejo. Na sua “Obra Breve - Poesia Reunida” pode ler-se “Foz do Tejo, um país”, ao figurar “uma nação única de memórias do mar / que não responde senão em nós. Glórias, misérias, / que guardámos por detrás do olhar lírico / e da língua, a silabar dentro da boca. Nunca chamámos o mar nem ele nos chama / mas está-nos no palato como estigma” (Brandão, 2006, p. 692).

Igual reconhecimento devemos conceder ao novo navio hospital Gil Eanes, cuja construção foi adjudicada aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em 1952, financiada por verbas que vieram do Plano Marshall, e que era fulcral à megaestrutura das pescas em águas distantes.⁹⁴ O novo navio de assistência à frota bacalhoeira, cujo armador era o Grémio dos Armadores dos Navios de Pesca do Bacalhau, tinha 4.854 toneladas, atingiu nas provas a velocidade de serviço de 13 nós, e era mais adequado às novas exigências numa altura em que a frota longínqua já era constituída por quase 70 unidades tripuladas por quase cinco mil homens: um navio de apoio com instalações modernas, com melhor condições para prestar assistência médica e hospitalar e melhor acolher os enfermos, e instalações para transporte de carga (dois porões, um com 623 m³ para carga geral e outro de 321 m³ para correio) e uma cobertura de bidons de 97 m³, e uma cobertura com 360 m³ e dois porões com um total de 1.137 m³ para frigoríficos. Quando o velho Gil Eanes começou a assegurar a assistência levava a bordo um médico e dois enfermeiros, e o novo Gil Eanes levava a bordo cinco médicos e eram 45 os enfermeiros distribuídos pelos diversos navios. O custo global do navio foi orçamentado em 50 mil contos, e ao autor do projeto foi o Sr. Capitão-de-mar-e-guerra e engenheiro construtor naval Vasco Taborda Ferreira. A previsão de conclusão era de dois anos, mas a cerimónia de flutuação só aconteceu a 20 de março de 1955, na doca seca em que foi construído em Viana do Castelo, e contou com a presença em massa das personalidades nacionais da indústria da pesca, que se deslocaram a partir de Lisboa através de um comboio especial. O navio participou na campanha bacalhoeira de 1955, partindo do Tejo. Depois dos navios bacalhoeiros saírem do estuário do Tejo, foi a vez do novo navio-apoio Gil Eanes largar do Cais Conde de Óbidos, junto à eclusa, para se dirigir e atracar à ponte-cais do Ginjal (porto de Lisboa) para completar o carregamento para abastecer a frota bacalhoeira, e depois partir para os mares da Terra Nova e Gronelândia (fazendo escala, como sempre, em Ponta Delgada nos Açores, a caminho de São João da Terra Nova). Portugal atingia o auge nos serviços de assistência aos pescadores dos mares longínquos (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 191, 1954, p. 13-15; Ano XVII, n.º 196, 1955, p. 39-43; Ano XVII, n.º 197, 1955, p. 11-13).

Para além da indústria de pesca bacalhoeira, que foi uma das principais visadas pelo primeiro plano de fomento e pela estratégia de governo, e que teve um profundo impacto na zona do rio Tejo, importa ainda sumariar a importância de outras indústrias conexas ligadas ao transporte marítimo que aumentaram o emprego na zona do estuário do rio Tejo: muitos bacalhoeiros conseguiam chegar ao cais da vila de Alcochete para descarregar, mas outros ficavam fundeados ao largo, sendo a carga e a descarga assegurada pelos fragateiros⁹⁵, uma comunidade que durante várias décadas foi central no transporte de mercadorias no estuário do Tejo. Nessa altura o estuário era apertado para tantas embarcações, como já o era antes, mesmo quando era mais largo, antes dos grandes aterros do porto de Lisboa. Eram às centenas as fragatas que navegavam o rio (Fernandes, 2012, p. 191). Esta dinâmica ramificava-se, gerava emprego e dinamizava a economia. Voltando aos fragateiros, uma atividade

⁹⁴ Apesar de o antigo navio hospital Gil Eanes ter vindo a ser adequadamente preservado e até melhorado com beneficiações para melhorar o serviço de assistência nas águas longínquas, considerava-se fundamental um novo navio de apoio da frota bacalhoeira nos mares da Terra Nova e Gronelândia. Do Plano Marshall saíram 700 mil dólares, cerca de 20 mil contos em moeda portuguesa, concedidos para aquisição deste novo navio que foi desenhado para funcionar com navio-hospital, mas também para armazenar géneros alimentícios e iscas de peixe, e para fazer reparações, entregar correspondência e fazer a radiofusão da missa dominical (Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 150, 1951, p. 20).

⁹⁵ No século XX, designavam-se por fragateiros os homens de pouca instrução/formação que laboravam nas fragatas (barcos à vela no rio Tejo). No entanto, esta é uma definição abrangente que englobava também os homens que laboravam em varinos, cangueiros, botes, faluas, canoas, culés e batéis, um pouco como foi em toda a História, uma vez que, no século XVI, por exemplo, utilizava-se a designação generalista de “barcas” para as embarcações do rio Tejo, nomeadamente a barca, o batel, o caravelão, a muleta e a bateira. Logo após a segunda metade do século XX, não havia ainda tecnologia nem radares, nem sondas, nem rádios UHF nem GPS. A sua presença era feita pelo toque dos pequenos sinos que existiam a bordo, e a navegação fazia-se a olho nú, com base na experiência dos tripulantes das fragatas: “na arte de andar ao mar” (Fernandes, 2012, p. 122, 159, 197).

conexa da pesca do bacalhau, basta pensar que para além de trabalhar também se divertiam, o que colaborava para o funcionamento, por exemplo, do “cinema-piolho”.⁹⁶ O desembarque de passageiros em Lisboa, até então efetuado em zonas vasosas, sem condições para as pessoas e suas malas, na década de 1940 passa a ser feito na Gare Marítima de Alcântara e na Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos, tornando o Porto de Lisboa um verdadeiro cais da Europa.

O primeiro plano de fomento também permitiu avançar com a instalação do porto de pesca de Pedrouços. Em 1952 foram concluídas as obras marítimas na ampla zona ribeirinha entre a Torre de Belém e a Praia de Algés, tendo esta última desaparecido por completo, ocupando uma área molhada de 6,70 hectares, e com a profundidade de 6 metros abaixo do zero hidrográfico, destinada aos serviços de pesca. Em 1953, após terminada a doca, avançaram as instalações dos serviços terrestres, nomeadamente as instalações para venda e acondicionamento do peixe (vulgo lota), fábrica de gelo, frigoríficos para conservação do pescado, armazéns de sal e de aprestos marítimos, estendais de redes, etc., e ainda escritórios para os serviços administrativos e fiscais, estabelecimentos de investigação científica e de instrução técnica, e instalações de atividades conexas ou subsidiárias à pesca, e outras de carácter social. As câmaras frigoríficas vieram a ter capacidade de armazenagem de 400 a 1700 toneladas de peixe. As obras marítimas da doca de pesca de Pedrouços custaram 92 mil contos e o custo das obras terrestres seria mais de 40 mil contos (Jornal do Pescador, Ano XVIII, n.º 213, 1956, p. 16-19).



FIGURA 21 | Vista aérea do Porto de Lisboa, entre Dafundo e a Doca de Bom Sucesso, antes da construção da Doca de Pedrouços, em 1949.

Fonte: Centro de Documentação e Informação da APL, S.A. (Ref.ª 9-11-018).

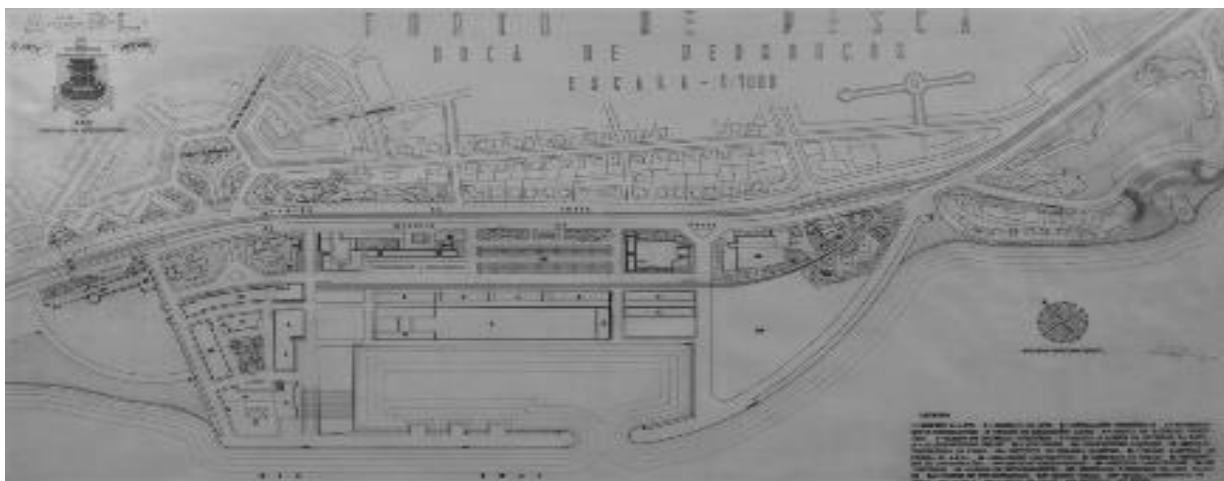


FIGURA 22 | Projeto das instalações frigoríficas (planta) do Porto de Pesca de Pedrouços, de agosto de 1956.

Fonte: Centro de Documentação e Informação da APL, S.A. (Ref.ª 4-09-001).

⁹⁶ Na Lisboa noturna, para conviverem e se divertirem, os fragateiros gostavam de ir ao cinema, e existiam em Lisboa dois tipos de cinema: por um lado, o chamado “cinema-piolho”, frequentado pela população mais pobre da cidade e também pelos dissidentes, pessoas menos confiáveis, como os carteiristas e proxenetes, e um outro mais seletivo frequentado por um grupo mais restrito da sociedade (Fernandes, 2012, p.166).

Para as novas instalações em Pedrouços, quando concluídas, viriam transferidos os serviços de desembarque, venda e distribuição de peixe fresco da pesca do arrasto e da pesca costeira que estavam localizados em Santos e na Ribeira Nova, respetivamente. Ou seja, esta nova doca viria a centralizar todos os serviços de pesca, também servia as embarcações de pesca do estuário do rio Tejo, com exclusão da pesca do bacalhau, que tinha processos próprios.

Por esta altura, início da década de 1950, foram ainda concluídas as escolas de pesca, fundamentais para profissionalizar o setor e aperfeiçoamento dos métodos de pesca, e efetivados os planos de ação social para a classe piscatória, bem como a criação dos contratos coletivos de trabalho que serviam de agente estabilizador dos salários, o que contribuiu para a melhoria do setor (aumento de produtividade) e para a dignificação da vida dos pescadores e dos seus familiares (Lei n.º 2058 de 29 de dezembro de 1952, p. 1364). A nível nacional, em janeiro de 1952 já eram 24 as Casas de Trabalho, que funcionavam em regime de externato, e tinham 416 alunas (Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 157, 1952, p. 13).

Aos pescadores inscritos nas Casas dos Pescadores, e na zona do Tejo havia muitos, a maior parte dos quais a laborar nas pescas costeiras e distantes, eram entregues donativos, autênticos mimos que visavam adoçar e tornar os pescadores mais colaboradores (para quem nunca tinha recebido nada, o pouco era sempre alguma coisa, e, mais importante, era de agradecer). De facto, propicia-se uma conjuntura de estímulo e incentivo, formula-se uma ideia de esperança, de luta pelos desígnios de uma nação marítima, e aparecem recursos e são feitos investimentos, o que consubstanciado permite o forte crescimento do setor das pescas que dilatou substancialmente a capacidade e a produção (Ministério da Marinha, 1966a, p. 384-385; Cavaco, 1969, p. 146; Santos *et al.*, 2012, p. 414). É a partir daqui, entre 1953/58, que se realizam as mais profundas e estruturais alterações na economia portuguesa, período em que o país cresceu a uma taxa anual média de 4,3% (Nogueira, 2000, p. 378-379).

Sobre os donativos, e focando na zona do Tejo, durante a quadra festiva do Natal de 1951 a Junta Central das Casas dos Pescadores distribuiu aos pescadores da Trafaria duas camisolas exteriores, uma blusa para rapaz, 86 camisas de recém-nascido, 42 cueiros, seis blusas de escocês para rapaz, uma blusa de cotim para rapaz, 23 blusas de flanela para rapaz, 40 camisas de flanela lisa para rapaz, e 30 camisolas interiores. Ao Centro de Assistência Social da Trafaria, Seixal, Vila Franca de Xira e Salvaterra de Magos, respetivamente, foram oferecidos 11, 23, 8 e 3 maços de cigarros para pescadores portadores de deficiência (Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 159, 1952, p. 23-24).

Nos anos seguintes foram distribuídos centenas de maços de cigarros pelas Casas dos Pescadores de todo o país para deleite dos pescadores com deficiência. Em fevereiro de 1953 contabilizavam-se as seguintes ofertas: a Direção-Geral das Alfandegas tinha oferecido 27.260 cigarros e 2.970 maços de cigarros, a Companhia Portuguesa de Tabacos três caixotes de maços de tabaco, e a Direção-Geral de Assistência 300 onças de tabaco, cabendo à Casa dos Pescadores de Lisboa 268 maços, Secção da Casa dos Pescadores do Seixal 100 maços, Serviço de Assistência aos Pescadores da Costa da Caparica 108 maços, Delegação Marítima de Vila Franca de Xira 35 maços, Câmaras Municipais de Benavente, Salvaterra de Magos e Santarém 10 maços para cada, Junta de Freguesia de Paço de Arcos 12 maços, e Centro de Assistência Social da Trafaria 34 maços (nas proximidades, 40 maços à Casa dos Pescadores de Cascais e 83 maços à Secção da Casa dos Pescadores da Ericeira) (Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 170, 1953, p. 16).

Para a ceia de Natal de 1952, a direção do Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau deliberou oferecer três bacalhaus a cada pescador, num total de 12.516 bacalhaus, cabendo 390 a Lisboa, 9 ao Seixal, 30 à Caparica, e nas proximidades, 78 a Cascais e 18 à Ericeira (Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 168, 1952, p. 21). O mesmo se repetiu no ano seguinte tendo sido distribuídos 12.966 bacalhaus, cabendo a Lisboa 504 bacalhaus, seis ao Seixal, nove à Caparica, e nas proximidades 57 a Cascais e 12 à Ericeira (Jornal do Pescador, Ano XV, n.º 181, 1954, p. 22). O que significa que o número de pescadores de Lisboa na pesca do bacalhau aumentou, fruto do investimento em curso, e que no Seixal se mantiveram os dois pescadores e na Caparica existiu um grande decréscimo, sendo somente três os pescadores nesta pescaria.

A atribuição de donativos, especialmente de bacalhaus e cigarros, manteve a dinâmica nos anos seguintes, como no caso dos bacalhaus se observa no quadro seguinte. E claro, tudo isto é feito debaixo de grande propaganda e mediatismo, para dar a sensação de que os donativos eram mais do que o eram na realidade, como era característico deste regime autoritário.

Neste período de avultados investimentos públicos, e também de privados⁹⁷, tendo em vista o progresso da indústria pesqueira nacional, seria dado um novo impulso à investigação científica na área da Biologia Piscatória, desde logo pela criação do Instituto de Biologia Marítima, instituído pelo Decreto-Lei n.º 38078, de 5 de dezembro de 1950, cuja lei orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 40190, de 17 de junho de 1955. Este Instituto, dependente da Organização Corporativa, deu continuidade ao trabalho realizado pela Estação de Biologia Marítima, instituída em 1919, tendo como missão: (i) realizar estudos de biologia marinha e de oceanografia no âmbito das pescas; (ii) prestar apoio técnico-científico a todos os organismos e instituições públicas e particulares com interesses na indústria das pescas; (iii) realizar trabalho conjunto com instituições congéneres nacionais, ou estrangeiras em representação de Portugal, e com entidades científicas e culturais. Realizou um trabalho fundamental ao serviço das pescarias nacionais, como comprovam as publicações no “Boletim da Pesca” e em outros periódicos (Ministério da Marinha, 1966a, p. 239-240).

Anos	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1963
Lisboa	-	-	420	609	633	657	471	777	780	705
Seixal	-	-	9	-	-	9	-	-	6	-
Caparica	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-
Cascais	-	-	66	60	78	72	84	69	51	33
Ericeira	-	-	6	12	39	54	72	51	42	48
Total global	-	-	13539	14457	15465	16155	16707	16509	16506	16317

TABELA 4 | Número de bacalhaus já salgados doados para a ceia de Natal aos pescadores de Lisboa, Seixal, Caparica, Cascais e Ericeira, por anos, entre 1952 e 1963.

Fontes: Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 191, 1954, p. 52; Ano XVII, n.º 203, 1955, p. 24; Ano XVIII, n.º 215, 1956, p. 52; Ano XIX, n.º 227, 1957, p. 39; Ano XX, n.º 239, 1958, p. 36; Ano XXI, n.º 251, 1959, p. 27; Ano XXII, n.º 263, 1960, p. 16; Ano XXIV, n.º 288, 1963, p. 26.

Notas: Eram distribuídos três bacalhaus por cada pescador, o que permite apurar o número de pescadores que andavam nesta pesca por cada centro piscatório. Os dados são sempre referentes ao ano anterior (o jornal é publicado em janeiro, mas os bacalhaus foram entregues para a ceia de Natal no mês anterior).

Existe uma outra referência incontornável neste período: a criação do Gabinete de Estudos das Pescas. O núcleo de estudos que em 1949 se tinha constituído na dependência do Grémio dos Armadores da Pesca de Arrasto para efeitos de recolha de dados estatísticos e elaboração de informações para apresentar aos delegados em Portugal da organização do Plano Marshall, com vista à obtenção de apoios para renovação e apetrechamento das frotas de pesca, seria a base para desbloquear a ideia que já existia desde 1945 em constituir um órgão de estudos que fosse capaz de aceder à informação técnica e científica mais recente e a transformasse em informação prática e acessível aos que viviam da pesca, com o objetivo de evoluir a atividade. Assim, por Despacho de 19 de dezembro de 1949, o Almirante Américo Rodrigues Thomaz, então Ministro da Marinha, autorizou a criação do Gabinete de Estudos das Pescas, inicialmente a título experimental, mas que se viria a tornar definitivo no início de 1952 e integrado na organização corporativa das pescas, o que mereceu a concordância da Comissão Central das Pescarias (Castro & Bastos, 1966, p. 9-11; Thomaz, 1971, p. III). A sua Direção tomou posse ainda em fevereiro de 1952, constituída pelo Sr. Comandante António Francisco Alves Leite, nomeado pelo Sr. Ministro da Marinha, e pelo Comandante Manuel Melo de Carvalho, Dr. António Duarte Silva, 1º Tenente Renato de Brito e João de Lemos, estes últimos por nomeação do Sr. Comandante Henrique Tenreiro, Delegado do Governo junto dos organismos corporativos das pescas (Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 158, 1952, p. 16-17).

Este Gabinete tinha como missão “estudar os problemas relativos às diversas artes de pesca e seus trabalhadores, procurando para os mesmos soluções práticas” (artigo 2.º), e a sua atividade era financiada por subsídios e contribuições anuais pagas pelos grémios de pesca (Decreto-Lei n.º 38:638 de 09 de fevereiro de 1952, p. 297-298). Desenvolveu a sua atividade com distinção, tendo publicado inúmeros estudos, e foi fundamental para a melhoria da situação do setor pesqueiro, especialmente porque cedo percebeu que era “conveniente que a obra silenciosa e portanto mal compreendida, que se realiza nos gabinetes de estudos e nos laboratórios de investigação, seja dada a conhecer, para que

⁹⁷ Em setembro de 1950, o Sr. Ministro da Marinha autorizou a empresa Pesca de Aveiro, Lda. a modernizar dois navios com casco de ferro que tinha adquirido recentemente no estrangeiro exclusivamente para a pesca do bacalhau (pesca do alto), equipando-os com instalações frigoríficas (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 141, 1950, p. 22).

os seus directos beneficiários passem a encarar o preço da investigação como o mais reprodutivo dos investimentos, e não como um encargo a onerar a produção [pesqueira]” (Castro & Bastos, 1966, p. 7). A maior crítica a fazer-lhe será mesmo a reduzida quantidades de estudos sobre a pesca local, por comparação com a intensa produção de trabalhos sobre as grandes pescarias nacionais.

A longa lista de atividade e ações desenvolvidas e do conhecimento produzido e divulgado para ser utilizado pela sociedade, consta de uma publicação da autoria de Jerónimo de Melo Osório de Castro em coautoria com Alfredo Guimarães Bastos, que tem de título: “A Actividade do Gabinete de Estudos das Pescas” (Castro & Bastos, 1966), onde se destaca: (i) o conhecimento produzido na área da construção naval e meios de produção, biologia marítima e piscatória, prospeção de pesqueiros e realização de cartografia, tecnologia da pesca, artes e aparelhos e meios auxiliares; (ii) a colaboração em estudos sobre a construção de docas e portos de pesca e sobre a economia de produção, dos mercados nacionais e estrangeiros; (iii) o desenvolvimento de experiências para tratamento e conservação do pescado e industrialização dos produtos da pesca, e participação nos congressos nacionais da pesca; (iv) a realização de levantamentos estatísticos e a colaboração na produção de legislação e regulamentação das pescas e do direito marítimo; (v) o desenvolvimento de estudos sobre a mão-de-obra e problemas sociais das comunidades piscatórias, com o objetivo de melhorar as condições de vida dos agregados familiares dos pescadores e melhoramento das escolas de pesca existentes; (vi) realizou publicidade e fomentou o consumo de pescado, realizou missões de estudo, editou inúmeros trabalhos (livros, opúsculos, cartas de pesca e trabalhos mimeografados), incluindo o boletim informativo mensal intitulado “Notícias das Pescas”⁹⁸ (desde 1961), que era distribuído gratuitamente com o objetivo de fazer chegar o conhecimento de forma simples a todos os intervenientes nas pescas para que pudessem melhorar a sua prestação, e ainda colaborava com uma comissão de redação nas revistas “Boletim da Pesca”⁹⁹ e no “Jornal do Pescador”¹⁰⁰, sendo nesta altura a mais importante e única revista da especialidade publicada em Portugal, uma vez que no ano de 1925 tinha terminado a revista mensal “A Pesca Marítima”, fundada e dirigida pelo Vice-Almirante Eduardo Neuparth (que faleceu nesse ano), e patrocinada pelo Ministério da Marinha; (vii) tinha um corpo científico de investigadores e consultores, recebia estudiosos estrangeiros especialistas na vertente técnica e tecnológica das pescas que vinham divulgar conhecimento e/ou observar práticas nacionais, e colaborava com os demais organismos corporativos do Regime, nomeadamente com a Comissão Central das Pescarias e com o Instituto de Biologia Marítima, e com os organismos internacionais congêneres, e ainda assegurava a representação portuguesa em organismos internacionais pugnado pelos interesses das pescas nacionais (Castro & Bastos, 1966).

Um dos primeiros estudos realizados pelo Gabinete de Estudos das Pescas foi solicitado pelo Delegado do Governo junto dos Organismos das Pescas, e visava servir de base à elaboração de legislação com vista a mitigar a crescente inutilização de peixe (rejeições), que era maior nas embarcações mais pequenas e que vendiam menores quantidades (as embarcações maiores eram mais recentes e já construídas com melhores condições de conservação do pescado) (Costa, 1952). Este era um dos maiores problemas a afetar a pesca, em especial a pesca do arrasto do Seixal, e desta forma tentava-se proteger os interesses da indústria e da economia nacional, e também a saúde pública.

Com foco no estuário do Tejo, o Gabinete de Estudos das Pescas participou em reuniões de estudo para a substituição dos pequenos arrastões do Seixal (botes de muleta, ou botes de tartaranha, que

⁹⁸ Publicação mensal, agraçada, com cerca de 30 páginas, onde era traduzido para português e escrito de forma resumida o que de mais importante era publicado em periódicos internacionais, e nos organismos internacionais de investigação e regulação das pescas, dando conta das notícias mais recentes de todo o mundo. No final apresentava a legislação recente com interesse para a indústria da pesca, e a partir da revista n.º 67, inclusive, passou a integrar a publicação de “fichas técnicas” das espécies. Foram publicadas 88 fichas técnicas, entre os n.ºs 67 e 154, a começar com o Voador (Atum branco) e a terminar com o Vieira-de-pedra. Era uma publicação de divulgação científica e não de propaganda política.

⁹⁹ Publicação trimestral (março, junho, setembro e dezembro), iniciada em março de 1943, propriedade dos Grêmios dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau, da Sardinha e do Arrasto, com sede em Lisboa. Era a mais importante revista portuguesa de divulgação científica das pescas, com atividade no campo cultural e educativo. A revista começou por ser dirigida pelo Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto, tendo como editor João de Lemos, mas em março de 1951, sendo editor José António Herdeiro, a revista passou a ser dirigida pelo Gabinete de Estudos das Pescas, organismo que nesta altura funcionava a título experimental e no ano seguinte foi integrado na orgânica corporativas das pescas. Quando foi lançada visava ser “na melhor aceção do termo um verdadeiro órgão de imprensa da pesca em Portugal” (Boletim da Pesca. *Duas Palavras de Apresentação*, n.º 1 (março), 1943).

¹⁰⁰ Publicação mensal, iniciada em 31 de janeiro de 1939, tendo como diretor Maurício de Oliveira e editor Domingos de Oliveira Martins, com sede em Lisboa, que começou em suplemento da “Revista de Marinha”, cuja propriedade partilhava em parceria com A. Maria Pereira. A publicação era feita em colaboração com a Junta Central das Casas dos Pescadores e com os organismos patronais: Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau e do Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha. Em 31 de julho de 1942 (Ano IV, n.º 43), esta publicação evoluiu para um órgão próprio das Casas dos Pescadores, cuja direção e propriedade passou a pertencer à Junta Central das Casas dos Pescadores. Como editor manteve-se Domingos de Oliveira Martins. Focava a assistência social concedida aos pescadores, e a proteção ao trabalho e às famílias dos que trabalhavam, e informava sobre a evolução da atividade e novos regulamentos. Estava ao serviço da propaganda do Regime.

tinham sido substituídos pelos pirolitos), que como já vimos laboraram desde o século XVII sempre à revelia da legislação em vigor. Também participou nos estudos preparatórios da construção da Docapesca de Pedrouços, e na área dos problemas sociais participou numa comissão de estudo que procurava desenvolver atividades artesanais locais para que as famílias dos pescadores pudessem ter um rendimento extra, pois assumia-se que muitas famílias viviam na miséria (Castro & Bastos, 1966, p. 18, 22,30).

Na área da produção pesqueira, até para responder à maior demanda de águas distantes, os armadores também avançaram com grandes investimentos (alguns enquadrados no Plano de Fomento), quer na melhoria e modernização das embarcações existentes quer na aquisição de embarcações maiores e melhores, muitas delas construídas em Portugal, como os navios motorizados “Arrastão «Almada»”¹⁰¹ e “Praia de Paço D’Arcos”¹⁰², dentre outros. No caso da pesca do bacalhau, o grémio também participou para a criação de instalações em terra (AAVV., 1953, p. 18).¹⁰³ É inegável o estado de elevada degradação em que se encontrava a maior parte do material e frota de pesca, especialmente as embarcações do arrasto, o que não só as tornava menos produtivas, como colocava em causa a saúde pública por motivo de falta de higiene (Costa, 1952, p. 7).¹⁰⁴



FIGURA 23 | Capas dos dois primeiros números do Jornal do Pescador.

Fontes: (A) Jornal do Pescador, Ano I, n.º 1, 1939; (B) Jornal do Pescador, Ano I, n.º 2, 1939.

Nota: Menção curiosa na contracapa do primeiro número, difícil de encontrar nos tempos atuais. “Tôdas as pessoas que recebem este nosso primeiro número e que não desejem fazer a sua assinatura deverão devolvê-lo a fim de podermos organizar rapidamente as nossas listas de assinantes”.

¹⁰¹ Navio de pesca do alto, de arrasto lateral, construído em 1953, pelos estaleiros navais do Mondego. Tinha de tonelagem 431 t, 51 m de comprimento, 8,4 m de boca, e 4,3 m de pontal (Exposição Permanente do Museu de Marinha - Ref.ª MO-I-156).

¹⁰² Navio de pesca do alto, de arrasto lateral, construído em 1958, pelos estaleiros navais da CUF, em Lisboa. tinha de tonelagem 454,6 ton, 47,8 m de comprimento, 8,5 m de boca, e 3,8 m de pontal (Exposição Permanente do Museu de Marinha - Ref.ª MO-I-157).

¹⁰³ No quadro do primeiro plano de fomento das pescas nacionais, executado entre 1953/58, existiu uma participação efetiva com entrada de capital dos armadores/grémios da pesca do bacalhau e da pesca do arrasto. No primeiro caso, os armadores participaram com 35 mil contos para a construção de 10 navios de pesca à linha, e o grémio com 3 mil contos para edificar instalações em terra, e no segundo caso, os armadores participaram com 22 mil contos para a construção de 8 navios para a pesca do alto e o grémio com 375 contos para uma fábrica para o aproveitamento dos resíduos. Ainda assim, o valor total dos empréstimos necessários concedidos pelo Estado foi muito superior: na pesca do bacalhau ascendeu a 113 mil contos e na pesca do arrasto a 67.125 contos (AAVV., 1953, p. 18).

¹⁰⁴ “A grande maioria dos nossos navios de arrasto, senão a totalidade, têm os porões em muito mau estado. Mesmo quando o isolamento está bem feito, as suas superfícies acham-se cheias de falhas e irregularidades, o mesmo acontecendo às panas usadas. Nestas superfícies assim maltratadas, vítimas dos impiedosos e aguçados bicos dos ganchos e das picaretas, o garro e o sangue que escorre do peixe armazenado, entranha-se facilmente, infiltrando-se profundamente na madeira, oferecendo aos microorganismos da putrefacção um óptimo de desenvolvimento” (Costa, 1952, p. 11).

A par de toda esta dinâmica de investimento e modernização nas pescas nacionais observava-se a preservação de técnicas de pesca ancestrais e danosas, nomeadamente a utilização dos pequenos arrastões do Seixal, denominados pirolitos que tinham substituído os botes de muleta ou botes de tartaranha, ou a pesca ao candeio, como o comprova o registo de descargas no porto de Vila Franca de Xira (Ministério da Marinha, 1946, p. 57). Orlando Ribeiro viria a confirmar que na segunda metade do século XX o candeio ainda era um processo de captura muito utilizado no Mediterrâneo, e já com muita inovação: os arcaicos archotes tinham dado lugar a “potentes candeeiros petromax e gambiarras eléctricas” (Ribeiro, 1987 [1968], p. 176).¹⁰⁵ Mas não era por isso que este sistema era menos nocivo. Tanto que nas águas de Marselha, na costa mediterrânica, a pesca do candeio foi autorizada excepcionalmente em 1945, e novamente interdita em 14 de março de 1946, por decisão governamental, por ser prejudicial para as espécies (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 89, 1946, p. 27). Observa-se também a manutenção de práticas predadoras e extrativistas, como a captura de espécimes com tamanho inferior ao permitido por lei. Por exemplo, em finais de junho de 1954, a Polícia Marítima apreendeu apreciável quantidade de carapau na lota da Ribeira Nova, exatamente por ter sido capturado com tamanho inferior ao permitido por lei, mostrando o compromisso do governo em conter estes crimes que prejudicavam a todos (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 187, 1954, p. 35).

Ainda assim, na opinião dos afervorados defensores do modelo corporativista das pescas, dentre os quais se destacava Henrique Tenreiro, e não negando o que de menos positivo ainda haveria a corrigir, a situação estava melhor do que nunca. Isto claro, em relação às pescas longínquas por via do investimento em embarcações e material. O mesmo não se pode dizer em relação às pescas locais de matriz artesanal, que até perderam a indumentária característica dos pescadores, ainda que continuassem a ser inconfundíveis (Câncio, 1949, p. 130).

“o que tenho dito não significa de forma alguma que todos os problemas referentes às pescas tenham tido solução. Continua-se a lutar com grandes e sérias dificuldades, entre as quais ressalta o número extremamente elevado dos nossos inscritos marítimos. Em vinte anos, subiu de vinte mil para sessenta mil o número de pescadores, metade dos quais se dedica à pesca local. (...) Tal desproporção e contínua afluência de braços para a pesca provoca a reduzida distribuição do pescado «per capita» e consequente baixa das condições económicas do pescador individual, do seu nível de vida e das garantias de trabalho assegurado e remunerador” (Tenreiro, 1956, p. 16). Neste discurso na Assembleia Nacional, Henrique Tenreiro continua referindo que tentou remediar a situação através da concessão de empréstimos sem juros, que permitissem aos pescadores adquirir novas embarcações ou motorizar as existentes e assim empregar mais pessoas, mas sem sucesso porque os recursos não chegavam para o excedente demográfico, concluindo que esse excedente teria de ser colocado em Angola, onde as pescas estavam em expansão e onde era necessária fixação além-mar de população metropolitana.

No que se refere à comercialização e consumo pescado, e indústrias conexas, sabemos que na década de 1950 o pescado continuava a ser muito importante na dieta alimentar dos portugueses, especialmente dos lisboetas, o que se devia à tradição nacional de consumo de pescado, ao facto de algum peixe ser mais económico do que a carne, e também devido à maior “constância e abundância” do peixe (Cabral, 1952, p. 35); o que era facilitado por Lisboa ser nesta altura o maior centro de desembarques de pescado do país, onde chegava a ser necessário retardar alguns desembarques para não “asfixiar o mercado” (Cabral, 1952, p. 36).

O peixe desembarcado em Lisboa chegava por via marítima e provinha maioritariamente das águas marítimas dos pesqueiros distantes de Cabo Branco e Cabo Juby na costa africana (onde a rivalidade com os pescadores espanhóis era cada vez maior), era a chamada pesca do alto realizada por arrastões de grande autonomia, e da costa portuguesa, realizada por pequenos arrastões, traineiras e pequenas embarcações locais (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 77, 1945, p. 8; Cabral, 1952, p. 35; Rato, 1963, p. 150-151). Ainda havia o bacalhau da Terra Nova e Gronelândia, e de forma residual o peixe das águas salobras do estuário do Tejo, onde se incluía o pescado proveniente da arte do tapa-esteiros e da rede corvineira, e das demais pescaria multiespecíficas, e das águas marítimas da zona de entrecabos, onde laboravam parte do ano as comunidades da foz. Também chegava pescado a Lisboa por via terrestre, quer por via ferroviária quer por via rodoviária, como acontecia com parte significativa do pescado desembarcado no porto de Sines, que depois era transportado em camionetas para Lisboa (o resto era transportado de camioneta para os principais pontos de consumo no Alentejo) (Lemos, 1955, p. 12).

¹⁰⁵ Hoje, esta pesca encontra-se proibida, de acordo com a al. g) do artigo 12.º da Portaria n.º 85 de 25 de fevereiro de 2011, que procede à alteração do Regulamento da Pesca nas Águas Interiores não Oceânicas do Rio Tejo, que se cita: “Não se podem utilizar fontes luminosas (candeio) para chamariz de peixe” (Portaria n.º 85 de 25 de fevereiro de 2011, p. 1185).

O abastecimento regular à cidade de Lisboa e arredores era feito através de dois grandes mercados (ou lotas) onde estava implementado um sistema de venda por leilão público muito semelhante ao que hoje se pratica nas lotas, com a diferença que certas espécies tinham determinado o preço máximo de venda (ex. marmota negra - preço máximo de 9\$60/Kg em 1963), e já padecendo muitas manhosices praticadas pelos intermediários (Cf. Rato, 1963, p. 152-153): Mercado Abastecedor do Peixe Grosso que se localizava em Santos (o pescado era desembarcado no Cais de Santos, na doca chamada da Princesa¹⁰⁶, e apesar de só poderem acostar em simultâneo dois barcos¹⁰⁷, em 1950 eram desembarcadas uma média diária de 115 a 120 toneladas de peixe) (AAVV., 1950, p. 16; Jornal do Pescador, Ano XVIII, n.º 213, 1956, p. 16-19; Rato, 1963, p. 152), e Mercado Abastecedor do Peixe Miúdo que se localizava na Ribeira Nova (o pescado era desembarcado por traineiras do cerco costeiro e “sardinhais”¹⁰⁸ no Cais da Ribeira Nova), ambos localizados junto ao rio e raianos ao cais de acostagem dos barcos de pesca da ex-Delegação do Bom Sucesso (onde habitualmente ancoravam muitos barcos da pesca da sardinha e onde os pescadores lavavam as redes) e aos Postos Sanitários das Barreiras.

Na lota de Santos era necessário escalonar a chegada dos grandes arrastões, para evitar que chegassem vários ao mesmo tempo e a lota não desse escoamento ao pescado, o que resultava na inutilização de muito pescado (Rato, 1963, p. 150). Notar que só em 29 de agosto de 1966, como veremos a seguir, é que entrou em funcionamento a lota do pescado de Pedrouços, na doca de pesca de Pedrouços, e passou a substituir os antigos locais de venda de peixe de Santos e da Ribeira Nova, resolvendo os problemas de desembarque e distribuição que afetavam a capital.

Na lota da Ribeira Nova, onde estavam os serviços de receção e armazenamento do produto da pesca

Mercado Abastecedor do Peixe Grosso

Neste mercado vendia-se o pescado descarregado em Lisboa pelas embarcações que pertenciam ao Grémio dos Armadores da Pesca de Arrasto, que atuavam nos pesqueiros de Cabo Branco, Cabo Juby, Costa de Marrocos e Costa Portuguesa, onde se incluiu os desembarques dos pequenos arrastões do Seixal.

Para efeitos de venda o pescado era qualificado em: peixe de escama (incluía o peixe fino), marmota, peixe couro, peixes diversos, moluscos e crustáceos.

Peixe de escama: abróteas, anchovas, atuns, azevias, bacalhau, besugo, bicas, cabaços, cabrinhas, cachuchos, carapau, cartas, cavalas, charrocos, chernes, chicharro, choupas, congros, corvinas, dentões, douradas, fanecas, galos, garoupas, goraz, imperador, julianas, linguados, meros, olhos de vidro, evas, palmas, pampos, pargos, parguetes, pargos mulatos, peixão, peixe espada, peixes rei, pregados, rabetas, roncadores, ruivos, safios, salmonetes, sapos, sardas, sargos, savelhas, serras e rabos de escama.

Marmota: “distinguem-se as qualidades branca e negra, esta proveniente do Cabo Branco, classificam-se em grande, média e pequena, pescada e pescadinha e vendem-se também cabeças ou rabos duma e doutra marmota e rabos de pescada” (Cabral, 1952, p. 47).

Peixe couro: albacaros, anequins, anjos, barrosos, bruxas, cações, carochos, chocolates, escolares, gatas, leitões, lixas, patas roxas, porcos, pregos, raias, ratões, tamboris, toninhas, tremelgas e violas.

Peixes diversos: restantes espécies não classificadas

Moluscos e crustáceos: camarões, lagostas, lagostins, chocos, lulas, polvos e potras.

Mercado Abastecedor do Peixe Miúdo

Neste mercado vendia-se primeiramente a sardinha descarregada em Lisboa (no Cais da Ribeira Nova) pelas embarcações que pertenciam ao Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha, o pescado diverso de águas marítimas costeiras pescado durante a noite e desembarcado pela manhã em Lisboa (vinham à Ribeira muitas embarcações dos grandes centros pesqueiros, como Peniche), ou em outros portos do continente e depois transportado por via terrestre para Lisboa (quando existia carência no abastecimento da cidade), e ainda o pescado capturado nas águas salobras (quando existia excesso). O pescado que era consignado para revenda, e algumas vezes para a indústria, e que provinha de outros portos marítimos, nacionais ou internacionais, e o pescado que provinha de viveiros de água doce e de águas salobras do Continente, tinha de passar pelos Postos Sanitários das Barreiras.

Para efeitos de venda o pescado era qualificado em: sardinha, carapau e diversos. As duas primeiras espécies eram a mais vendidas na neste mercado da Ribeira Nova. Quanto ao pescado diverso, em 1949 foram considerados os seguintes peixes: besugos, bogas, cações, cavalas, chicharro, choupas, corvinas, pargos, peixões, peixes agulhas, peixe-espada, robalos, sardas, serrajões e mistura** (Cabral, 1952, p. 44-47).

** Nome por que era conhecida a venda conjunta de duas espécies, geralmente sardinha e carapau ou sardinha e biqueirão.

¹⁰⁶ O Mercado de Santos era o principal entreposto de venda de peixe de arrasto no país. Para disciplinar a mecânica das transações, fixação dos quadros de pessoal, suas atribuições e disciplina, em clara adaptação às novas exigências, no início da década de 1940 foi criado um Regulamento. Foi depois disso, mas logo a seguir, que foram criadas várias lotas, incluindo a de Cascais e Cacilhas, com o objetivo de se obter uma maior distribuição do pescado nos principais centros consumidores.

¹⁰⁷ Rato (1963, p. 150) refere que na lota de Santos podiam atracar em simultâneo quatro barcos, e apesar da lota ter reduzido espaço teria capacidade de vender até 200 toneladas/dia.

¹⁰⁸ Na pesca da sardinha empregavam-se as traineiras, mas também outras embarcações na sua maioria motorizadas e vulgarmente conhecidas por “sardinhais”, que eram pequenas embarcações tripuladas por 4/5 homens e que acostavam às dezenas no cais da Ribeira Nova para desembarque das “tecas” de sardinha que abasteciam regularmente os mercados abastecedores. Os marítimos das comunidades piscatórias de Setúbal, Cascais, Ericeira e Costa da Caparica, que andavam com estas embarcações, consideram-se empregados na faina da pesca da “malha”, e atuavam nos pesqueiros de arrasto ao largo do Cabo Raso entre os Cabos da Roca e Espichel, especialmente na larga zona de pesca conhecida por Mar da Risca (Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 169, 1953, p. 39; Viriato et al., 1996, p. 18-19).

costeira (arrasto) e local, era desembarcado peixe miúdo e a pesca da sardinha, e na lota de Santos (Frigorífico Central de Santos), a seguir ao cais da Insulana, onde estavam os serviços de receção e armazenamento do produto da pesca do arrasto do alto era desembarcado o peixe grosso da pesca realizada para os lados do Cabo Branco na Costa Africana. Para além do desembarque fazia-se aqui a venda e expedição do pescado (Jornal do Pescador, Ano XVIII, n.º 213, 1956, p. 16-19; Garrido, 2000, p. 668). Estes dois mercados alimentavam o comércio retalhista, alguns estabelecimentos públicos, a indústria conserveira, e as empresas que faziam a venda ou distribuição de pescado no interior de Portugal (Cabral, 1952, p. 46-47), mas, naturalmente, tinham técnicas diferentes de descarga do pescado.

Como referiu o Comandante Henrique Moreira Rato, a mais importante lota da capital era a da Ribeira (Rato, 1963, p. 156). A pesca fazia-se durante a noite e a chegada dos barcos à Ribeira acontecia nas primeiras horas da manhã. A sardinha ainda chegava viva, saltava nas mãos dos pescadores na descarga, e depois muitos homens e mulheres, rapazes e raparigas, ocupavam-se na sua lavagem e salga. Na lota procedia-se ao leilão, e num ambiente febril, gritante e de intenso movimento, e as varinas com um grito dizendo “Chui” arrematavam o peixe para vender. A gritaria infernal das varinas e de outras peixeiras contrastava com a calma dos pescadores. As varinas e os pequenos comerciantes disputavam cada teca num alvoroçado despique único com as expressões do pitoresco fraseado da gente do mar. Designava-se por “teca” uma caixa de 30 Kg de pescado, que recebiam as espécies mais sensíveis ou as espécies de que havia pouca quantidade, sendo que também havia caixas de 60 Kg de pescado, que recebiam o pescado menos sensível e em maior quantidade (Rato, 1963, p. 151). Os miúdos atiravam as alcofas ao ar. Colhido e arrumado o peixe em



FIGURA 24 | Preparativos para desembarque de peixe na lota de Santos, da embarcação “Ilha do Faial”, em maio de 1951. Os cestos e o gelo são colocados em monte junto à entrada do porão, de onde depois saem içados pelo guincho de terra.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 149, 1951, p. 26.



FIGURA 25 | Desembarque de peixe na lota de Santos, da embarcação “Ilha do Faial”, em maio de 1951. Os cestos cheios de peixe e gelo estão a ser içados pelo guincho de terra.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XIII, n.º 149, 1951, p. 27.



FIGURA 26 | Aspeto do interior da lota de Santos, onde é possível ver a galeria onde as varinas e os exportadores disputam a compra do pescado.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XIV, n.º 169, 1953, p. 36.

canastras, as vendedeiras corriam as ruas e becos da cidade gritando “ó vivinha da costa” (Santos, 1946, p. 57-67; *Jornal do Pescador*, Ano X, n.º 118, 1948, p. 17; Ano XIII, n.º 157, 1952, p. 7; Ano XVI, n.º 193, 1955, p. 28-29).

Desembarcavam na lota de Santos os grandes barcos da pesca do arrasto, de grande autonomia, que operavam nos planaltos da Costa de África e Cabo Branco. Chegavam carregados de peixe grosso, o que permitia abastecer regularmente o país, nomeadamente: garoupa, meros, parguetes, pargos, capatões, pargos dentões, cachuchos, corvina e marmota negra (Rato, 1963, p. 150). Seria de acrescentar as grandes pescadas do alto, os peixes-espadas, os congros e os robalos (Santos, 1946, p. 57-67).

O pescado geralmente era desembarcado durante a noite (no inverno pelas 18h00 e no verão pelas 20h00), em apressada faina em que lavoravam muitos homens e mulheres, para ser vendido nas primeiras horas da manhã do dia seguinte (pelas 7h00), mas também acontecia o pescado dos grandes arrastões não ser descarregado no imediato e ter de permanecer acondicionado nos seus porões para ser desembarcado à medida que era necessário para o abastecimento público (*Jornal do Pescador*, Ano X, n.º 119, 1948, p. 24-26; Rato, 1963, p. 150-151).

No processo de desembarque empregavam várias pessoas, que trabalhavam com grande agilidade. Primeiro, dois trabalhadores dentro dos porões com pás de ferro e sem esfolar os peixes enchiam as canastras, que depois eram içadas pelo guincho de terra e levadas para o cais, onde o peixe era lavado, escolhido e dividido por espécies. Os “ternos” lavavam o pescado nos tanques, a quem também cabia a tarefa de escolher e colocar os peixes em caixas para seguirem para a casa da lota.

Às escolhedeiras, ajudadas pelas arrastas, cabia a separação do peixe por espécies, a colocação em caixas, e a retirada dos peixes estragados ou com cheiro. Ainda havia os pesadores, que pesavam os pescados. Depois vinha a inspeção sanitária, e se nada os inspetores tivessem a apontar o pescado ia para venda, onde as varinas e outros vendedores se abasteciam para venderem ao público, bem como os grandes compradores e os exportadores (*Jornal do Pescador*, Ano VII, n.º 77, 1945, p. 9; Rato, 1963, p. 151). O peixe dos diferentes navios não era misturado, cada um tinha o seu lugar de venda para o dia. Sobre o processo desembarque em Santos consultar Rato (1963, p. 149-158).

Ao “chui”, sinal de venda, uma determinada teca de pescado era vendida. A

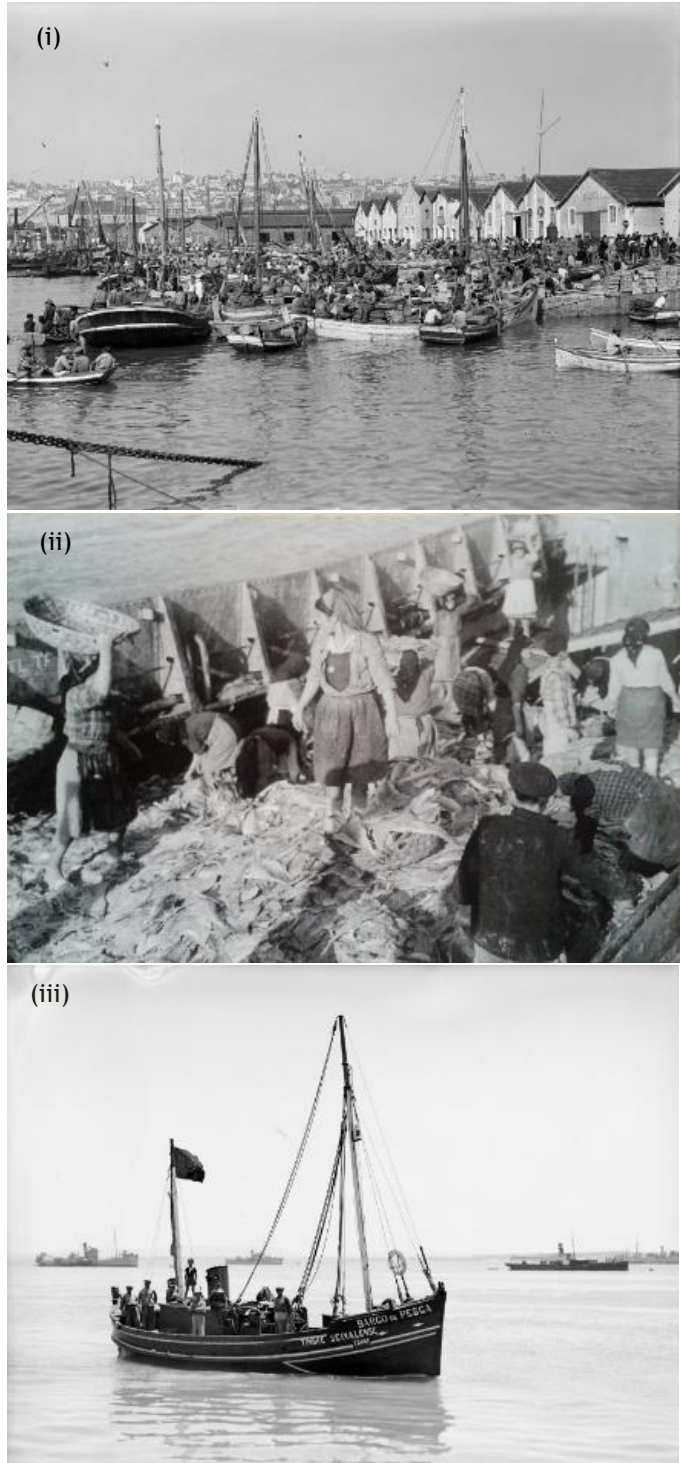


FIGURA 27 | (i) Aspeto de descarga de peixe na Ribeira Nova, um local sempre cheio de embarcações e gente, em meados do século XX; (ii) Descarga manual do porão de um barco de pesca do alto na Ribeira Nova; (iii) Embarcação de pesca “Timbre Seixalense” a navegar frente à Ribeira Nova, onde o peixe era descarregado, em 10/07/1945.

Fonte: Centro de Documentação e Informação da APL, S.A. (Ref.ª 1-08-002, 1-08-005 e 1-08-012).

mão fechada correspondia a 500 escudos, e por cada dedo que era aberto o comprador retirava 100 escudos. O vendedor podia alterar o valor da teca de peixe caso tivesse muita gente interessada e percebesse que podia elevar o valor do pescado. Nesta altura qualquer pessoa podia comprar peixe, inclusive os próprios pescadores, situação que hoje não é tão facilitada, desde logo porque obriga à compra de um comando para licitar em leilão.

O pescado vendido nestes dois mercados abastecedores, independentemente da sua proveniência e do seu destino, tinha de pagar imposto camarário, sendo a exceção o bacalhau nacional aqui consumido (que corresponderia a cerca de 60% de todo o bacalhau desembarcado em Lisboa) (Cabral, 1952, p. 49). Outra fonte aponta para cerca de 70% de todo o pescado desembarcado em Lisboa ser para consumo da cidade (AAVV., 1950, p. 16). O mercado de Lisboa era preponderantemente abastecido com peixe fresco, e a venda era feita com preponderância de forma ambulante pelas ruas da cidade, onde as varinas tinham um papel essencial na distribuição do peixe fresco¹⁰⁹, e podiam comprar a fiado desde que tivessem fiador ou caução¹¹⁰ (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 77, 1945, p. 8-9; Cabral, 1952, p. 41; Rato, 1963, p. 151).

As varinas ao levarem o peixe a casa dos clientes aumentavam o seu preço, face ao preço da lota, porque tinham de ganhar o seu sustento. Estipulava-se que cada varina adquirisse até 30 Kg de peixe/dia para vender de porta em porta, seria o máximo que conseguia transportar, e para ter uma rentabilidade que permitisse a sua subsistência e acautelar possíveis perdas por não vender todo o pescado, teria de vender o Kg do peixe a 6\$00, e, simultaneamente, ficar com uma percentagem de 20%, para se atingir um ganho diário de 36\$00, um valor mínimo para assegurar um nível de vida também minimamente digno (AAVV., 1956, p. 26).



FIGURA 28 | Descarga, separação e lavagem de pescado no Cais da Ribeira, para entrega porta a porta, na década de 1950.

Fonte: Lisboa Postais Blogspot, em 10/06/2020.

Procurava-se assegurar a qualidade e a segurança no consumo de pescado em Lisboa. Aliás, os agentes públicos da altura orgulhavam-se da evolução nesta matéria. O pescado passava por várias fases de preparação e verificação da sua condição de salubridade. Começava por ser lavado no cais, depois era lavado na lota, e ainda havia peixe que era lavado uma terceira vez nos mercados

¹⁰⁹ “Qualquer casa rica ou pobre no centro da cidade ou nos subúrbios, é cerca de um mercado retalhista ou de uma peixaria ou dela se acerca, de manhã à noite a típica varina, com o seu alegre pregão, ajoujada ao peso da canastra, na sua venda ambulante” (Cabral, 1952, p. 36).

¹¹⁰ “quando uma varina não tem dinheiro pode comprar a crédito na lota, se tiver um fiador ou uma caução. Facilita-se, assim, a vida a quem quer trabalhar e não tem dinheiro de entrada. Acabada a lota lá vão as varinas airosas e ligeiras a correr pela cidade, que alegam com os seus pregões. Vão deixar o peixe pelas casas dos pobres e dos ricos, pela pequena taberna, pela casa de pasto barata e pelos hotéis de luxo porque, desde o trabalhador modesto até ao homem de muito dinheiro, todos apreciam o belo peixe que o mar nos dá” (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 77, 1945, p. 9).

abastecedores, antes de ser amanhado. Previamente à venda o peixe era ainda alvo de inspeção sanitária macroscópica realizada pelos inspetores sanitários - médicos veterinários - da Câmara Municipal de Lisboa, o que assegurava ao consumidor que o peixe transacionado estava em perfeito estado higiossanitário. O peixe direcionado às bancadas dos mercados de retalho, e o peixe adquirido para revenda por vendedores ambulantes que percorriam as ruas da cidade, era novamente lavado nos locais de revenda e amanhado (caso não o tivesse sido nos mercados abastecedores), e passava por uma nova inspeção sanitária (Cabral, 1952, p. 49).

Ao nível do desenvolvimento físico e moral, e para “distrair as massas dos trabalhadores do mar”, nos seus tempos livres, no início de 1954 a Junta Central das Casas dos Pescadores, presidida por Henrique Tenreiro¹¹¹, em colaboração com a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT)¹¹², prepararam sessões de cinema gratuitas para os pescadores e suas famílias. No dia 23 de maio de 1954, pelas 21h00, realizou-se uma sessão no Lar do Pescador em Pedrouços, e no mês seguinte realizou-se outra sessão na Casa dos Pescadores do Seixal. Em julho seguinte foram passados diversos filmes sobre assuntos técnicos da pesca realizada no Canadá, cedidos pela Legação do Canadá que estava em Lisboa, nas instalações do Gabinete de Estudos das Pescas, a que assistiram várias personalidades da pesca nacional (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 183, 1954, p. 32; Ano XVI, n.º 184, 1954, p. 42; Ano XVI, n.º 186, 1954, p. 38).

As atividades recreativas e culturais aconteciam na zona do Tejo, eram direcionadas aos pescadores e suas famílias, mas teria pouco alcance para os marítimos que aqui operavam, primeiro, porque a pesca no rio Tejo ainda não tinha a importância que hoje lhe damos, o foco eram as pescas costeiras e longínqua, e quem residia nas bordas do rio Tejo tinha como principal interesse essas pescas, e segundo, porque os beneficiários da FNAT tinham de ser obrigatoriamente sócios da Casa de Pescadores, e apenas uma ínfima parte dos pescadores do Tejo estava inscrita. Para se ter uma ideia, em meados da década de 1950 estavam registadas na Trafaria 32 embarcações costeiras, integradas no grupo das pescas industriais (agremiadas), das quais onze pescavam sardinha e operavam com vinte embarcações auxiliares, e uma dedicava-se à pesca do atum (os marítimos integravam a Casa dos Pescadores). De facto, a grande frota da Trafaria estava direcionada a este pequeno pelágico que alimentava as várias fábricas conserveiras que existiam na margem sul do Tejo (GEP, 1956, p. 79-80).¹¹³ As embarcações de pesca local, que operavam em águas salobras (não agremiadas), seriam nesta altura pouco mais de 25 na Trafaria, e os pescadores não estavam inscritos na Casa dos Pescadores, mas tinham grande importância na economia local.

Em meados desta década, mais propriamente entre 20 e 30 de junho de 1955, realizou-se o IV Congresso Nacional de Pesca. O evento decorreu no Instituto Superior Técnico em Lisboa, teve algumas sessões no Porto, e abordou vários aspetos a melhorar na indústria da pesca em Portugal Continental e nas Ilhas Adjacentes e Províncias do Ultramar. Nesta altura a indústria da pesca nacional já se apoiava na ciência e na técnica moderna, mas ainda assim várias teses propuseram a evolução do conhecimento científico e da técnica nas pescas, e várias inovações na produção de estatísticas que no geral não foram acolhidas. Importa notar que em 1955 a frota de arrasto do alto de propulsão a vapor já tinha sido substituída por novos navios a Diesel, com motores mais potentes, mais rápidos e com maior raio

¹¹¹ Em agosto de 1954, o Sr. Capitão-de-Fragata Henrique dos Santos Tenreiro, a fim de prestar tirocinio de fora a satisfazer as condições de promoção na carreira profissional da armada, foi nomeado comandante da esquadilha de submarinos da base naval do Alfeite. Em finais de 1957 foi promovido ao posto de Capitão-de-mar-e-guerra, e em finais de 1960 ao posto de Contra-Almirante (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 187, 1954, p. 21; Ano XIX, n.º 227, 1957, p. 15; Ano XXII, n.º 263, 1960, p. 17).

¹¹² Após o 25 de Abril de 1974 esta instituição foi sucedida pelo conhecido Instituto Nacional para o Aproveitamento dos Tempos Livres (INATEL).

¹¹³ Embarcações de pesca da sardinha: “Senhora das Dores” (TR-55-C), “Boa Fé Primeiro” (TR-176-C), “Cristóvão” (TR-184-C), “Miss Portugal” (TR-188-C), “Sol Nascente” (TR-224-C), “Bataréu” (TR-277-C), “Implacável” (TR-409-C), “Amor a Sesimbra” (TR-487-C), “Belcine” (TR-539-C), “São Januário” (TR-546-C), e “Moleirinha” (TR-583-C). Embarcações auxiliares da pesca da sardinha: “Senhor Jesus” (TR-15-C), “Luz Dia” (TR-91-C), “Maria da Conceição Pimenta” (TR-129-C), “Pai e Filhos” (TR-138-C), “Estremadura Segundo” (TR-141-C), “Rita” (TR-159-C), “Pilar” (TR-172-C), “Estrela da Manhã” (TR-255-C), “Ernestina” (TR-297-C), “Canário Segundo” (TR-302-C), “Malcorrilho” (TR-373-C), “Rio de Janeiro” (TR-382-L), “Triton” (TR-418-C), “Sá” (TR-422-C), “Tarzan” (TR-440-C), “Bons Dias” (TR-452-C), “Pérola de Alcântara” (TR-524-C), “Brilhante” (TR-532-L), “Tricolor” (TR-591-C), e “Salmão” (TR-643-C). Embarcação de pesca de atum: “Senhora da Esperança” (TR-444-C) (GEP, 1956, p. 79-80). Nesta obra estão indicados os armadores e todas as características técnicas destas embarcações, incluindo o local e data de construção, e o construtor, e zonas de operação. No geral cada armador tinha pelo menos uma embarcação licenciada para a pesca da sardinha e uma outra como auxiliar. Por exemplo, Manuel Pereira Júnior era armador da embarcação de pesca “Bataréu” e da embarcação auxiliar “Ernestina”, ambas costeiras, e ambas empregues na pesca da sardinha. Mas também acontecia de haver armadores que apenas tinham uma embarcação auxiliar, e teriam de trabalhar com embarcações de pesca de outros armadores. Os armadores eram: Joaquim Duarte e outro, Manuel Pereira Júnior, António Gomes Júnior, Januário & Januário, Lda., José Lourenço, Fernando M. Bernardes, Francisco Inácio Ventura, João Alves e outro, José Maria Martins, João da Cruz Cabeçudo e outros, Soc. de Pesca Renascença, Lda., Carlos dos Santos Amaro, António Joaquim Caetano e outros, José Pedro Januário, Soc. Algatejo, Lda., Júlio Mateus, Miquelina Anacleto Pereira, Emp. de Conser. Ultramar, Lda., Farinha & Costa, Lda., Manuel Luís, João Manuel de Castro Júnior, Algarve Exportador, Lda., António Gomes Moleiro, e Lino & Lino, Lda.

de ação, dotados com sondas, radares, giro-bússola e outros componentes eletrónicos que melhoravam a ação, mas aumentavam bastante o preço final das embarcações, e para além do método tradicional de conservação em gelo, já comportavam o frio artificial (AAVV., 1956, p. 12, 20). A pequena pesca costeira e a pesca local eram a mais atrasadas, e este evento reservou-lhes poucas referências, o que se justifica por serem relativamente pouco lucrativas.¹¹⁴

Um outro grande grupo de trabalhos apresentados neste Congresso focou as grandes pescarias em todos os territórios sobre administração portuguesa tendo em vista a sua prosperidade industrial (cerca de 90% de todos os trabalhos apresentados) e, cumulativamente, três conferencistas pediam a realização de um estudo atual das pescas através do Gabinete de Estudos das Pescas (teses n.ºs 80, 82 e 90). Poucos trabalhos tiveram a pequena pesca como tema central, sendo de destacar a tese: “A fixação das colónias piscatórias como fenómeno natural e o interesse económico, social e etnográfico da sua conservação (tese n.º 99), pela qual Manuel de Barros defendeu que a grande pesca estava a destruir as pequenas colónias piscatórias, e propôs medidas de proteção da pequena pesca: (i) construção de portinhos de abrigo nos locais da costa ocupados pelos pescadores; (ii) facilitação do transporte entre esses portinhos e os grandes centros, para que a expedição de pescado seja rápida e mais económica; e (iii) reforço da assistência aos pescadores da pequena pesca. Considerando a necessidade de defender a vida dos pescadores e o seu direito a trabalhar em segurança, e para promover o turismo nacional nas zonas costeiras que estavam em estreita ligação com os centros piscatórios (onde estes portinhos podiam ser uma mais-valia), todas as três recomendações foram aprovadas por aclamação (Barros, 1955, p. 250-251). De igual relevo para a pequena pesca, José Justiniano do Nascimento apresentou a tese “Plano de assistência complementar no defeso a pescadores locais” (tese n.º 4), onde se enquadravam muitos pescadores do Tejo, propondo a criação de um “Fundo de Auxílio a Pescadores” locais durante o período de defeso suportado em 50% pelo serviço de abano de família do pessoal das conservas de peixe, como já existia na pesca do atum, conclusões que também foram aprovadas por aclamação (Nascimento, 1955, p. 201-202). Estas propostas que seriam levadas ao Governo sugeriram um futuro melhor para a pequena pesca, mas na verdade pouco mudou até ao final do Estado Novo.

Sobre as pescarias no estuário do Tejo, com vista à resolução da situação dos pescadores do Seixal, o conferencista Cosme Narciso Lopes apresentou a comunicação “Condições de vida e de trabalho dos pescadores do Seixal e suas famílias” (Tese n.º 19). Pretendia o autor que o Congresso reconhecesse a importante ação social resultante dos barcos do arrasto do Seixal, tema sensível com vários séculos de existência e sem resolução, e que se mantivessem as tradicionais condições de trabalho e colaboração entre armadores e pescadores (regime de quinhões) porque disso dependia o bem-estar económico local, moções que foram aprovadas (Lopes, 1955, p. 210). Importa salientar que neste ano de 1955 foram inativados os seis navios da pesca costeira de arrasto à vela designados “pirolitos”, barcos do Seixal que substituíram os botes de muleta ou botes de tartaranha e que estavam registados e atuavam em Lisboa, primeiro, porque pescavam em continuidade dentro dos limites das seis milhas da nossa costa, e ao arrastarem junto à costa contribuíam para agravar a redução de peixe que aí se fazia sentir, e também porque estas embarcações não tinham condições técnicas para exercer a ação fora desse limite (o espaço marítimo até às seis milhas de distância da costa estava reservado a artes com menor capacidade de predação), e segundo, porque representavam uma produção anual conjunta de apenas 700 toneladas, o que podia ser acumulado pela restante frota (não havia quebra na produção), que assim também obtinha maior produção (AAVV., 1956, p. 18).¹¹⁵

O serviço de pescarias, bem assessorado pelo Gabinete de Estudos da Pescas, com esta corajosa decisão colocava fim a um problema secular e demonstrava compromisso em conter a sobrepesca e a quebra abrupta dos stocks (biomassa) da nossa zona costeira, o que só foi possível, diga-se, porque devido ao primeiro plano de fomento a frota era grande e havia alternativa, até se dizia excessiva, o que acontecia pela primeira vez na História da nossa nação. Esta decisão teve, como era frequente acontecer, repercussão nos meios de comunicação social do Seixal. Em fevereiro de 1956, no rescaldo da proibição da pesca do arrasto fora da barra com os pirolitos, o jornal quinzenário *Tribuna do Povo*, propriedade do Padre José Rodrigues Paula, direção de Alfredo de Jesus Farto, com sede no Seixal,

¹¹⁴ No IV Congresso Nacional de Pesca o Sr. Almirante João Francisco Fialho, que falou na qualidade de Presidente da Comissão Central do Congresso, referiu que: (i) pesca de arrasto do alto: “a renovação e modernização da pesca de arrasto do alto assegura folgadoamente o abastecimento do país sem ter criado o problema de sobrepesca nos bancos aonde presentemente estamos pescando”; (ii) pesca de arrasto costeira: “atravessa uma crise relativamente grande devido à escassez de peixe no planalto continental português, o que tem levado alguns armadores a amarrar as suas unidades”; (iii) pequena pesca de arrasto: “ (...) esta pesca é relativamente pouco lucrativa, salvo uma ou outra exceção, pelo que se não compadece com o emprego de barcos a motor, porque a sua despesa excede muito a do barcos a remos e à vela” (Fialho, 1955, p. 18-19).

¹¹⁵ “Tendo-se verificado a diminuição progressiva de peixe na nossa zona continental, como resultado da sobrepesca, era preciso defender essa riqueza, indispensável, não só para o consumo nacional, mas também para assegurar trabalho à numerosíssima classe dos pescadores locais e costeiros, que utilizam artes não consideradas nocivas” (AAVV., 1956, p. 18).

publicou um artigo em primeira página: “a lamentável situação em que se encontram os pescadores dos barcos pirolitos do Seixal não pode nem deve continuar. A fome e a miséria aproximam-se de umas casas e já existem noutras” (Tribuna do Povo: quinzenário ao serviço do concelho do Seixal *apud* Lima, 1997, p. 42). As pescas do Seixal já tinham vivido melhores dias.¹¹⁶ Ao contrário do que tinha acontecido durante décadas sobre este tema (e não só, no Montijo, no referente à pesca com a arte do tapa-esteiros, passava-se a mesma coisa), em que devido à pressão popular a decisão acabava suspensa ou revertida, quase sempre pelo motivo da “miséria dos pescadores”, esta decisão efetivou-se, e teve consequências. Segundo Lima (1997, p. 41) com o fim dos pirolitos a pesca profissional do Seixal ficou reduzida a uma frota “de meia dúzia de pequenos barcos e pouco mais de uma dezena de homens”. Restava no Seixal a pesca com a arte do tapa-esteiros, que ainda seria permitida por mais quase três décadas.

Ainda dentro do tema das pescas em Lisboa, mas mais focado nas condições desembarque e comercialização, Raul Pereira da Rocha apresentou um trabalho sobre “o porto de pesca de Lisboa” (Tese n.º 95) a defender ser urgente e indispensável a construção dentro da área portuária de Lisboa uma doca ou porto de pesca devidamente apetrechado para as indústrias da pesca de arrasto e da sardinha em conformidade com as conclusões estabelecidas pela Comissão nomeada pela Portaria de 9 de abril de 1952, publicada no Diário de Governo n.º 85/1952, mas sem se agravarem os já elevados encargos que a indústria suportava com a instalação e manutenção da doca de Lisboa (importa salientar que nesta altura havia um impasse por oposição da Câmara Municipal de Lisboa à localização do porto de pesca de Lisboa em Pedrouços (Rocha, 1955, p. 186-191).

Percebe-se o motivo: os desembarques vinham a crescer de forma exponencial. Como se verá mais à frente na análise estatística, entre 1939/49 os desembarques aumentaram cerca de 10 mil toneladas, e entre 1949/1959 aumentaram na mesma proporção. Passou-se de 34.349 ton comercializadas por 58.172 contos em 1939 para 45.099 ton comercializadas por 221.986 contos em 1949, e para as cerca de 60 mil toneladas comercializadas por cerca de 260 mil contos em 1960 (Jornal do Pescador, Ano XXII, n.º 263, 1960, p. 37). Aliás, tal era a dinâmica desta indústria que Portugal já não se enquadrava na classificação de país subdesenvolvido do ponto de vista piscatório. A tendência de crescimento da produção pesqueira levou Portugal à presidência da Comissão Internacional de Pescas do Atlântico Noroeste (em inglês, International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries - ICNAF), tendo sido nomeado o Comandante Tavares de Almeida durante para o mandato de 1956/57, e entre 20 e 25 de maio de 1957 realizou-se em Lisboa a 7ª reunião anual da Organização (a sessão inaugural aconteceu no Palácio das Galveias), sendo de destacar que foi a primeira vez que uma reunião deste organismo se realizou fora do território dos Estados Unidos da América, o que só foi possível por ter existido prévia alteração dos estatutos da organização (Pinto, 1957, p. 20).¹¹⁷ Em 1957 Portugal tornou-se o maior produtor mundial de bacalhau salgado seco, e em 1963 a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (em inglês, Food and Agriculture Organization - FAO) incluiu Portugal no grupo de países de “grande indústria piscatória”, por ter ultrapassado a produção anual de 500 mil toneladas métricas (t) de pescado, numa altura em que o país era já o 16ª maior produtor mundial de pescado (isto sem considerar a produção das pescas ultramarinas), e os portugueses ocupavam o terceiro lugar entre os maiores consumidores de pescado da Europa (AAVV., 1966, p. 11-12).

Sobre a pesca em águas fluviais também foram apresentadas algumas teses neste IV Congresso Nacional de Pesca, realizado entre 20 e 30 de junho de 1955. José Rosa de Araújo apresentou a tese “a pesca da lampreia, do sável e do salmão no Rio Lima” (Tese n.º 97), e o Congresso aprovou a moção para a realização de estudos da pesca da lampreia, do sável e do salmão no Rio Lima, e, por arrastamento, aprovou o estudo destas espécies em outros rios do país com condições semelhantes por constituírem uma fonte de riqueza e um motivo turístico de bastante interesse (Araújo, 1955, p. 249-250). O Tejo tinha esse enquadramento, mas não se conhece qualquer estudo realizado sobre esta matéria. Um outro conferencista, Eduardo A. A. Coquet, apresentou a tese “Pesca de salmonídeos nas águas interiores do País” (tese n.º 87), onde defendeu que a existência de salmonídeos nas águas interiores constitui uma riqueza enorme, quer pelo seu valor alimentar, quer pela importância para a pesca industrial (no caso do salmão) e desportivamente (no caso da truta e do salmão), quer até como

¹¹⁶ Em novembro de 1962, em entrevista ao mesmo jornal Tribuna do Povo, o mestre pescador António Filipe gabava-se: “Ganhou-se muito dinheiro. Veio muito dinheirinho para o Seixal...Quando era dia de festa, éramos nós que marcávamos; muito bem vestidos e o nosso luxo eram os anéis e umas grandes correntes de ouro com medalhões a atravessar a barriga” (Tribuna do povo: quinzenário ao serviço do concelho do Seixal *apud* Lima, 1997, p. 41).

¹¹⁷ Esta Comissão resultou da “Convenção das Pescarias do Noroeste do Atlântico” que entrou em vigor em 3 de julho de 1950, que foi ratificada por Portugal, sendo esse o principal resultado da reunião realizada em janeiro de 1948, a partir do convite do Estado Unidos a todos os países interessados na área a oeste do meridiano de 42ºW (AAVV., 1966, p. 44-46). Era responsável pela investigação, proteção e conservação das pescarias do Atlântico do Noroeste, de forma a promover uma exploração sustentável dos recursos da pesca na respetiva área de regulamentação.

atrativo turístico. Queria o autor que o Congresso reconhecesse a relevância do tema e solicitasse ao Governo a revisão da legislação relativa à conservação e defesa das espécies piscícolas das águas interiores do país (que no essencial não era revista desde 1893), em especial dos salmonídeos, o que foi aprovado por aclamação (Coquet, 1955, p. 177-178). Uma outra tese “O salmão no rio Minho” (tese n.º 31) defendida por Augusto Ferreira Machado foi mais longe, pretendia o autor a revisão da legislação relativa à pesca turística e industrial, mais fiscalização nas regiões ribeirinhas, e a criação dum organismo coordenador destes assuntos de forma que as decisões tomadas pelas diferentes direções de serviço não fossem contraditórias.

Referimos que o abate à frota de pesca dos barcos pirolitos do Seixal, determinado em 1955, foi possível porque a frota era grande e havia alternativa, algo singular na nossa história. Esta situação foi possível devido aos efeitos do I Plano de Fomento (1953/58), que como referimos tinha como objetivo a motorização das embarcações, modernização dos aparelhos de pesca e estabelecimento de novos portos de abrigo para a pesca local. Efetivamente, este plano de investimento, conjugado com outras iniciativas de investimento, trouxeram prosperidade às pescas local e costeira. Eram inúmeros os pedidos de autorização de construção de novas embarcações, de tal forma que se chegou a concluir por excessiva a dinamização em termos de frota. Com receio de que o número excessivo destas embarcações ameaçasse o equilíbrio biológico das espécies, as autoridades condicionaram a construção de novas embarcações locais e costeiras. Assim, por recomendação da Comissão Central de Pescarias, e para “obstar a uma possível sobrepesca” (resultante das muitas embarcações), foi decretado que “a concessão de licenças para o exercício (...) da pesca local com embarcações motorizadas e da pesca costeira com embarcações utilizando qualquer sistema de propulsão” podia ser condicionada “para as de módulo inferior a 60 e por despacho do Ministro da Marinha, ao seu registo em nome dos pescadores”, o que não abrangia as embarcações já registadas na data de entrada em vigor do Diploma. A partir deste momento o Ministro da Marinha passou a poder determinar por portos de pesca o número e o tipo de embarcações da pesca local e costeira que neles podiam desembarcar a sua pescaria (Decreto n.º 40 728 de 18 de agosto de 1956, p. 1298).

Foi uma década frenética em termos de investimentos na indústria piscatória, o que desenvolveu todas as indústrias conexas. Em meados da década de 1950, havia 42 estaleiros e oficinas de construção naval na zona do Tejo, o que demonstra bem o forte investimento na construção e renovação de embarcações de pesca.

Na margem norte, a servir as comunidades avieiras, estavam António Afonso, Artur Pereira e Leontino José Paulo em Vila Franca de Xira, e Francisco de Matos Ferreira em Alhandra. Em Lisboa eram várias as empresas e os empresários, nomeadamente Argibay - Construções Navais, Lda., Cecílio & Carlos Sanfins, Lda., Estaleiro Moderno, Estaleiro Naval de Pedrouços, Estaleiro Novo de Joaquim Jorge, Eugénio & Severino, Lda., Gonçalo José, João Gregório, João dos Santos Brites, Joaquim Francisco Rijo, Oficina Soldadura Eléctrica «A Progresso», e a Sociedade de Construções Metálicas, Lda..

Na margem sul, havia o António da Costa Cruz em Alcochete, o Eurico Pereira da Malta no Montijo, Francisco Henriques Berardo Sobrinho e Francisco Lopes Berardo no Rosário, Francisco Lopes no Rosário (Moita) e Gaio (Moita), Álvaro Pereira em Alhos Vedros, António Cravidão e Henrique da Fonseca no Moinho de Passagem (Amora), Joaquim Valente no Moinho da Torre (Amora), Francisco Ferreira em Alburrica (Barreiro), as empresas Companhia União Fabril e Lopes Fonseca, Lda., e o empresário Manuel Martins, no Barreiro, Dionísio da Silva Valente, Lda. e Eduardo Lopes Conde no Talaminho, Jaime Pereira da Costa, Policarpo Alves Ferreira e Alfredo Reis Lapa no Seixal, Álvaro Lopes Venâncio na Amora, a Sociedade de Construções e reparações Navais na Arrentela (Seixal), o Arsenal do Alfeite no Alfeite, a H. Parry & Son, Lda. em Cacilhas, a Sociedade de Reparções de Navios, Lda. no Ginjal, o Marcolino João Gregório no Porto Brandão, e João Baptista Vital Marques e a Construtora Naval do Sul na Trafaria (GEP, 1956, p. 783-789).

Muitos destes construtores que se localizavam nas margens do rio Tejo operavam quase em exclusivo em embarcações da pesca local, como era o caso dos construtores da Moita, onde a pesca era reduzida ou inexistente, e o Marcolino João Gregório no Porto Brandão, que era responsável pela construção de um grande número de embarcações empregues na pesca local e registadas na Delegação Marítima da Trafaria. No final desta década apresentamos o processo de registo de uma destas embarcações na Trafaria.

As bordas de água Tejo continuavam a ser preteridas para instalação de indústrias conexas à pesca, e que gerava cada vez mais emprego. Em 1955 foi inaugurada oficialmente a fábrica de tratamento de óleo de fígado de bacalhau no Ginjal, na margem sul, próximo de Cacilhas. Este óleo de marca “Dori”, provavelmente em homenagem aos barcos em que pescavam o bacalhau, era rico em vitaminas A e D e era utilizado como alimento de bebés e crianças (Jornal do Pescador, Ano XXIV, n.º 283, 1962, p. 27-30). Importa notar que era no Ginjal, na Empresa Industrial de Frio, Lda., onde era

produzido o gelo para a frota bacalhoeira nacional (Jornal do Pescador, Ano XXIV, n.º 290, 1963, p. 13). O estuário do rio Tejo era palco das principais iniciativas nesta epopeia das pescas do Estado Novo.

Resolvida a localização do futuro porto de pesca e terminada a parte marítima, pelo Decreto-Lei n.º 40:764 de 7 de setembro de 1956 foi autorizado a Administração-Geral do Porto de Lisboa a contratar a concessão da exploração da doca pesca de Pedrouços com uma sociedade concessionária que revestisse a forma de sociedade anónima de responsabilidade limitada, em que a maioria do capital fosse subscrito pela Câmara de Lisboa, pelos Grémios dos Armadores da Pesca do Arrasto e da Pesca da Sardinha e pela Junta Central das Casas dos Pescadores (o remanescente foi atribuído aos armadores, pescadores e comerciantes de pescado e industriais, de nacionalidade portuguesa, que exerciam a atividade no centro de pesca de Lisboa) (Pascoal, 1963, p. 289).

Em dezembro de 1957, a Direção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais do Ministério das Obras Públicas foi autorizada a celebrar o contrato para a execução da empreitada de construção do edifício da lota do porto de pesca de Pedrouços (Jornal do Pescador, Ano XIX, n.º 227, 1957, p. 47). Antes da constituição da sociedade funcionou uma Comissão Organizadora, constituída pelos Comodoro Daniel Duarte Silva, Raul Pereira da Rocha, João de Lemos, e Doutores António Morais Maia, António Duarte Silva, José da Silva passos e Júlio Rocha Borges, que iniciou funções em março de 1957 (Pascoal, 1963, p. 289).

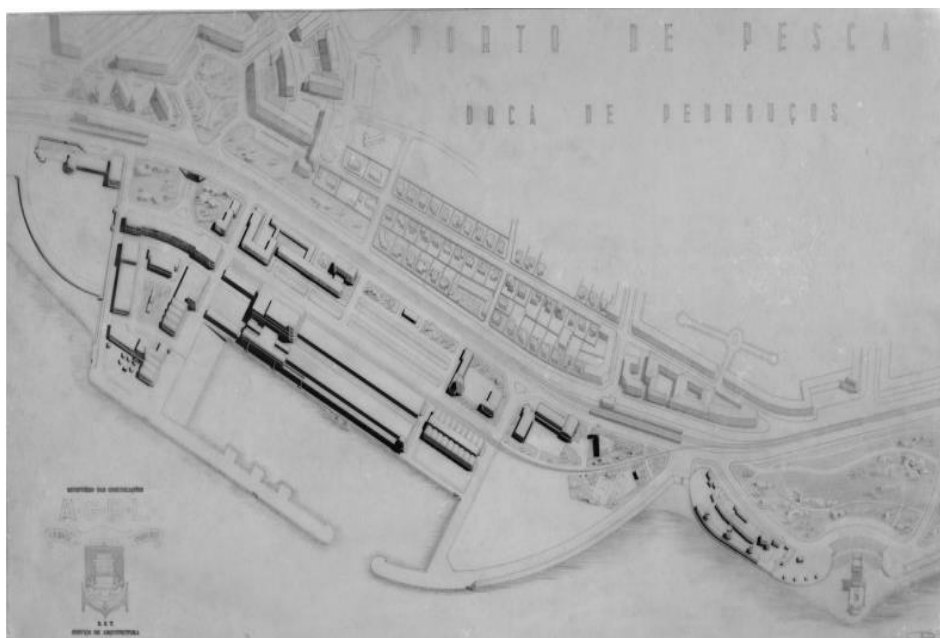


FIGURA 29 | Projeto da Doca de Pedrouços (1958).

Fonte: Boletim do Centro de Documentação e Informação/Porto de Lisboa, setembro 2018.

O V Congresso Nacional de Pesca realizou-se em Luanda, Angola, entre 30 de outubro e 8 de novembro de 1958, e a Direção do Gabinete de Estudos das Pescas decidiu instituir quatro primeiros prémios de 7.500 escudos e quatro segundos prémios de 5 mil escudos para os melhores trabalhos apresentados ao Congresso em cada uma das quatro categorias: (i) administração; (ii) hidrografia; (iii) tecnologia das pescas; e (iv) tecnologia do pescado. A realização em Luanda foi ao encontro da pretensão do Sr. Presidente da República, contra-almirante Américo Thomaz, conforme evidenciada no congresso anterior, e visava orientar a ação de fomento da organização corporativa da indústria da pesca nos territórios ultramarinos, especialmente em Angola onde esta indústria se estava a desenvolver com grande intensidade no referente à quantidade e qualidade dos seus produtos, e sobretudo passar a retórica do costume, que não correspondia à verdade, de que Portugal não era um país colonialista porque os territórios ultramarinos também eram parcelas do vasto Portugal e as suas economias estavam unidas, e porque nessa grande nação portuguesa todos os habitantes eram portugueses sem discriminação racial (sublinha a unidade de raça e fraternidade). Na sua opinião, Portugal ainda deveria ser louvado pelo sentido cristão e messiânico da sua presença além-mar. A pequena pesca não teve palco neste evento, mas também não se esperava que tivesse considerando a sua finalidade.

Em Portugal o alcoolismo continuava a reinar, constituía-se por esta altura uma chaga social, especialmente na pesca, onde muitos marítimos eram imprevidentes e gastavam o que ganhavam em álcool e em tabaco sem guardar para os dias seguintes, por exemplo, para a sua alimentação, situação que se agravava por ser uma classe pouco amparada pelo Estado, ainda que os marítimos de Lisboa fossem os que tinham as melhores condições do país ao nível de cantinas. Era um problema cultural de séculos que muito provavelmente pela dureza da vida nunca souberam ultrapassar, limitavam-se a fazer frente à adversidade com a resignação que o mar lhe dava (Jornal do Pescador, Ano XII, n.º 145, 1951, p. 5-13). É bom recordar que Portugal ocupava um lugar pouco honroso no consumo de bebidas alcoólicas. Em 1958 havia em Portugal 336.425 tabernas e mais 10.162 outros estabelecimentos de venda de bebidas alcoólicas, o que faz 346.587 casas de venda de álcool ao público, uma média de uma casa para cada 50 homens adultos (Jornal de Almada, Ano XXII, n.º 1193, de 27 de fevereiro de 1976, p. 5). A Administração das pescarias realizava campanhas publicitárias procurando sensibilizar os marítimos para o problema do álcool, como era comum em quase todos os números do “Jornal do Pescador”, mas sem sucesso.

O I Plano de Fomento incrementou a pesca local através da motorização das embarcações (já sobre o objetivo de aumentar os rendimentos dos pescadores artesãos, não nos parece que tenha tido grande relevância), e próximo do seu fim foi pensado um alternativo com o objetivo de dar continuidade à reorganização industrial das pescas, onde se incluía o reforço do plano de renovação das várias frotas e outras realizações indispensáveis ao progresso desta indústria de forma a que esta fosse capaz de abastecer o mercado interno. Tendo em vista esse fim, o Comandante Henrique Tenreiro, Delegado do Governo junto dos organismos corporativos das pescas, apresentou ao Sr. Ministro da Marinha, Américo Deus Rodrigues Tomás, uma proposta para uma segunda fase do Plano de Fomento das Pescas Nacionais, igualmente concebida para seis anos, entre 1959/1964, que foi aprovada pelo Despacho n.º 121, de 19 de maio de 1956, com a menção do Sr. Ministro que se deveria designar de II Plano de Fomento das Pescas Nacionais (AAVV., 1957a, p. 5, 79-93; Nogueira, 2000, p. 378).

O II Plano de Fomento, no final da década de 1950, apostava forte na aceleração do ritmo de progresso tecnológico, especialmente na introdução do frio nas embarcações¹¹⁸, e era ambicioso quanto à construção de novas embarcações, bem como à reparação e modernização de outras, e à aquisição

¹¹⁸ Sobre as instalações de frio nos barcos de pesca de arrasto, o capitão do navio “Praia de Algés”, Sr. Luís Malaquias Pereira, em junho de 1961, referia que “as vantagens da refrigeração são várias e com excelentes resultados”, porque nos porões refrigerados as temperaturas são mais baixas (abaixo de zero) e por isso menos propícias ao desenvolvimento das bactérias, o que permite que o pescado se conserve mais tempo e em melhores condições sanitárias, e também eram necessárias menores quantidades de gelo, o que aumentava o espaço útil para armazenar pescado. Questionado sobre se a refrigeração era melhor do que a congelação para a conservação do pescado, explicou que não: “(...) nem todas as espécies que pescamos dão para a congelação, como sucede com as marmotas e os cachuchos. Para estas espécies as temperaturas mais aconselháveis são as compreendidas entre 0º -1º centígrados. Os pargos, garoupas, corvinas, etc., a que chamamos peixe grosso, podem ser congelados”. Explicou que se os barcos não praticam a congelação tal se deve “ao processo como é feita a descarga em Santos e por não haver ainda câmaras de congelação em terra e porque os nossos arrematantes de pescado e também o público consumidor têm má impressão e duvidam daquilo que é congelado. Aguardamos a conclusão e apetrechamento do Porto de Pesca de Pedrouços” (Jornal do Pescador, Ano XXIII, n.º 269, 1961, p. 35). Segundo este Capitão, a instalação do sistema de frio nos arrastões “Ilha do Pico”, “Ilha do Corvo” e “Ilha Brava” da Sociedade dos Armadores da Pesca do Arrasto, construídos em 1951, eram tão rudimentares (por falta de tecnologia) que praticamente só servia para conservar o gelo. Disse ainda que ao ser instalado o sistema de refrigeração no navio “Ilha de Santa Luzia”, em 1955, mandado construir pela Sociedade dos Armadores da Pesca do Arrasto, foi feita a primeira tentativa de congelação já bastante aperfeiçoada. O arrefecimento era feito por circulação de salmoura, o que permitia maior estabilidade da temperatura. À data da entrevista já havia 15 navios com porões refrigerados e o sistema estava a ser montado em mais cinco, sendo a expectativa do Capitão que pela importância da refrigeração todas as novas unidades já deveriam trazer os porões refrigerados pelo menos em metade da sua carga, sendo que os navios mais modernos em Portugal eram da Sociedade Portuguesa de Pescarias do Restelo, cujos porões eram construídos em aço inoxidável com “circulação de salmoura em serpentinas embutidas nas próprias anteparas dos porões”. Considerava este Capitão que com este tipo de porões economizava-se espaço e conseguiam-se condições mais higiénicas, porque era mais fácil lavar e desinfetar o aço (Jornal do Pescador, Ano XXIII, n.º 269, 1961, p. 36). O arrastão “Goraz”, construído nos estaleiros navais de Viana do Castelo, sob a orientação técnica do Comodoro Eduardo Scarlatti, beneficiou de inovações nos porões com um novo sistema de refrigeração para conservação do pescado. Na inovadora instalação frigorífica realizada pela empresa portuguesa Carrasqueiro & Teixeira há a destacar o porão construído em aço inoxidável e alumínio que permite o armazenamento e conservação do pescado em capacidade maior do que o usual e em excecionais condições de higiene (Jornal do Pescador, Ano XXIV, n.º 282, 1962, p. 11-12). Este arrastão largou do Tejo em 30 de abril de 1965 para França, por ter sido afretado pelo Governo francês com o objetivo de demonstrar o novo sistema português “Pargo” de conservação de peixe em fresco por refrigeração, e não congelado, que permitia manter por mais de 30 dias o peixe nos porões em excelente estado de frescura, portanto, por muito mais tempo do que pelo processo tradicional da simples mistura de gelo com o pescado (este mesmo arrastão, numa viagem de teste ao Cabo da Boa Esperança, com um carregamento de pescada, manteve o pescado estado de frescura durante 50 dias). Este sistema designava-se “Pargo” (nome do primeiro navio que teve o sistema instalado), refrigerava o pescado até aos dois graus negativos (abaixo disso o pescado ficava duro e não era aceite como “fresco”), e direcionava-se ao pescado africano dos trópicos, não ao do ártico. Tinha a vantagem de reduzir a quantidade de pescado inutilizado por deterioração, que podia chegar a 30 ou 40% quando as viagens eram prolongadas (e as viagens prolongadas visavam encher os porões dos barcos para garantir a rentabilização na exploração dos navios), e de reduzir a quantidade de gelo necessária para refrigerar o pescado, a cerca de um terço do habitual, o que aumentava a capacidade útil dos porões. Nesta altura já o arrastão alemão “Hugo Homann” tinha este sistema instalado, por técnicos portugueses, e estava operacional (Jornal do Pescador, Ano XXVII, n.º 317, 1965, p. 33-34).

de artes e apetrechos de pesca. Previa a construção de 82 novas embarcações numa altura de elevação dos preços dos materiais de construção naval, entre os quais estava um navio de pesquisas de pesca para o qual todos os organismos corporativos da pesca e armadores tiveram de contribuir, já que era para servir a todos. Para além da construção das novas unidades de pesca, este plano previa outras realizações, nomeadamente a construção de três secas artificiais para bacalhau a juntar às cinco já existentes, o que permitia fazer a seca de forma contínua e desta forma assegurar o abastecimento contínuo de bacalhau ao mercado obviando assim as irregularidades climáticas (sendo as zonas ribeirinhas do tejo muito importantes para esta atividade); o complemento do apetrechamento e adaptação da doca de Pedrouços a porto de pesca, o que incluía armazém de lota, armazém de aprestos marítimos, estendal de redes de pesca, uma moderna fabrica de produção de gelo e de produção de frio, e câmaras de conservação e congelação de pescado, o que permitia melhorar a preparação e refrigeração do peixe, ligação do serviço de caminho-de-ferro à doca, para que os vagões frigoríficos possam ser mais rapidamente carregados com peixe fresco e seguir para o seu destino, dentre outras valências e serviços, numa altura em que os cais de desembarques de Santos e da Ribeira estavam obsoletos¹¹⁹, e ainda a constituição de uma empresa concessionária (Docapesca) para administrar o porto e as instalações terrestres, responsável, em Portugal, por todos os serviços desde os desembarques, passando pela venda e distribuição do pescado do arrasto do alto e costeiro; o fornecimento de aparelhagem eletrónica às embarcações da pesca da sardinha, nomeadamente sondas ultra-sonoras para os pescadores localizarem mais facilmente os cardumes e poderem aferir com mais rigor o seu tamanho e densidade (sem este equipamento os lanços eram feitos exclusivamente com base na experiência do mestre), e aparelhos de radiotelefonia para salvaguardar a segurança da navegação e da vida dos pescadores, bem como a aquisição/construção de “embarcações-tipo” sofisticadas para realização de experiências de pesca integrando um sistema mecânico de recolha de redes, para reduzir o número de efetivos nas traineiras, e a aquisição de redes de fibras sintéticas¹²⁰; e a aquisição de equipamentos apropriados para o aproveitamento das águas residuais e fabrico de farinhas de cetáceos (AAVV., 1957a, p. 27, 38-39, 49-50, 56, 79-93). Como já vimos, a construção de um porto de pesca em Lisboa, fosse em Pedrouços ou em outro lugar (inicialmente pensou-se em Santos, Matinha e Pedrouços, tendo-se considerado este último pela melhor localização), era um desejo antigo (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 125, 1949, p. 26-27; Pascoal, 1963, p. 288). A concessionária de âmbito nacional - Docapesca - era igualmente importante, pois o processo de distribuição do peixe da pesca do arrasto estava limitado ao serviço de lotas e venda da Junta Central das Casas dos Pescadores (Garrido, 2018, p. 42).

No que se refere às pescas locais, objeto da nossa maior atenção, este segundo plano deu continuidade à política de construção, motorização, reparação e apetrechamento de embarcações, e avançou com o financiamento necessário às cooperativas das pescas para poderem vir a adquirir embarcações próprias, cujos estudos para a sua formação estavam a decorrer. Estas cooperativas eram de primeiro grau e de interesse público, e visavam agregar os pescadores em organizações económicas de produção (AAVV., 1957a, p. 70). A ideia não era tanto o aumento das unidades de pesca (com exceção das cooperativas, que foram incrementadas com novas embarcações), mas a modernização e/ou substituição das existentes, daí serem atribuídos menores montantes de financiamento.

Em termos globais, este II Plano de Fomento previa um financiamento conjunto (com a participação dos armadores e dos organismos respetivos) de 593.055 contos, mais do dobro do registado no I Plano de Fomento, que era da ordem dos 247.625 contos. Deste montante, só 21.200 contos (3,57 %) eram para financiamento à pesca local, sendo de referir que apesar do valor ser mais do dobro da verba inserida no primeiro plano de fomento, em percentagem era menor, ou seja, este setor viu reduzido o seu financiamento neste segundo plano de fomento. Com uma agravante, é que neste novo plano a verba não era toda proveniente de empréstimos públicos, envolvia a participação dos proprietários. Assim, destes 21.200 contos para apoiar e promover a pesca local, 15.900 contos vieram de empréstimos do Estado e 5.300 contos vieram da comparticipação dos proprietários das embarcações, sendo ainda de salientar que neste bolo global para a pesca local havia uma subdivisão no investimento, só 6 mil contos eram para continuar a financiar a construção, motorização, reparação e apetrechamento das pequenas embarcações da pesca local, e os restantes 9.900 contos eram destinados a incrementar a construção de novas embarcações para as cooperativas. As grandes verbas continuavam a ir, sem surpresa, para a pesca do arrasto (221.375 contos) e para a pesca do bacalhau

¹¹⁹ Fragmento do Despacho n.º 121, de 19 de maio de 1956: considera a doca de pesca de Pedrouços nuclear para a renovação das frotas de pesca de arrasto, alegando que seria “impossível tirar das novas e modernas unidades [novas construções] todos os benefícios de que são susceptíveis, continuando a descarregar o peixe em Santos e na Ribeira, onde as instalações são acanhadas e impróprias e todas as operações, que vão da descarga, à venda e ao comércio do peixe, se fazem por processos arcaicos e viciados” (AAVV., 1957a, p. 87).

¹²⁰ Notar que em 1957 já 75% da frota da pesca da sardinha estava equipada com sondas ultra-sonoras, e cerca de 60% da frota já possuía aparelhos emissores-recetores de rádio (AAVV., 1957a, p. 47).

(219 mil contos), sendo também relevantes as verbas que pela primeira vez se disponibilizaram para a pesca do atum (99 mil contos) (AAVV., 1957a, p. 18, 69-70). Na zona do Tejo apenas existia a Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), no Montijo, cujos sócios não beneficiaram de qualquer apoio para aumentar a frota no quadro do segundo plano de fomento. Notar que a frota da comunidade piscatória do Montijo já era nesta década a maior em operação na pesca local realizada no rio Tejo.

Não obstante o menor investimento previsto para a pesca local, os dirigentes políticos consideravam que: (i) era importante do ponto de vista social, primeiro, porque dava trabalho à maior parte dos inscritos marítimos (cerca de dois terços, sensivelmente 45 mil pescadores), e segundo, porque até certo ponto tinha contribuído para “desproletarizar” a atividade, “pois dado o custo relativamente módico das embarcações eram os próprios pescadores os seus proprietários, com exclusão da intervenção de quaisquer capitalistas”; (ii) era importante para o abastecimento nacional, “pois fornecia-se ao consumidor maiores quantidades de peixe e da melhor qualidade”; (iii) era importante para o equilíbrio biológico das espécies, e para mitigar os efeitos da sobrepesca, porque assim evitava-se “a acção destrutiva do arrasto, contribuindo assim para manter e desenvolver essa importante fonte de abastecimento de pescado de primeira qualidade”. Ademais, assumiam que os pescadores locais ficavam “reduzidos a ganhos medíocres e incertos” devido à “insuficiência das embarcações, meios empregados para as capturas e também pelas dificuldades de acesso aos portos e abrigos da nossa costa”. Assume-se ainda que todos os pescadores viviam miseravelmente, ainda que uns vivessem um pouco melhor, que eram os que laboravam nas pescas industrializadas, nomeadamente a do bacalhau e do arrasto do alto, porque “um nível de vida satisfatório, ou relativamente regular” (AAVV., 1957a, p. 69).

Em relação à exploração de ostras e de outros bivalves, e tendo já como base a experiência do primeiro plano de fomento, em que uma parte do financiamento disponível não foi utilizado (por exemplo, não avançaram os postos de depuração de ostras do Sado e do Algarve), neste novo plano procurou-se estimular a iniciativa particular colocando o foco na extração de ostras e na apanha de berbigão, amêijoas e mexilhão, prevendo investimento em instalações de equipamentos de postos de captação de larvas e de engorda e afinação de ostras, em equipamento e instalações para viveiros e outros moluscos testáceos, e a construção de mais um posto de depuração de moluscos, de preferência no Algarve, pois a segunda opção era o Sado, que estava mais próximo do que já existia no Tejo. A disponibilidade global de financiamento neste segundo plano foi de 3.200 contos (0,54 %), e deste montante 750 contos provinham de empréstimos públicos e 250 contos de comparticipação de particulares, o que significa que a disponibilidade de financiamento neste segundo plano de fomento também diminuiu para este setor, provavelmente por não ter sido emprestado todo o montante previsto no primeiro plano (AAVV., 1957a, p. 18, 73-75).

Importa notar que as propostas para o segundo plano de fomento foram devidamente ponderadas, ajustadas às necessidades, e suportadas em estudos e memórias justificativas credíveis, visando sempre, em cada uma das pescas, “elevar a produção prudente e cautelosamente” até onde se antevia “o consumo assegurado e compensador” (AAVV., 1957a, p. 13). A decisão do responsável da pasta das pescas é igualmente fundamentada, ponderada e coerente, elementos nucleares à boa gestão pesqueira. Aliás, nesta matéria é de notar que o Comandante Henrique Tenreiro propôs a construção de dez navios para a pesca de arrasto costeiro para renovar a frota costeira existente, o que fez de forma fundamentada, mas o Sr. Ministro da Marinha Américo Deus Rodrigues Tomás não concordou com a proposta, e sugeriu somente a construção de seis novas dessas embarcações e sem apoios públicos, sendo interessante observarmos que o motivo invocado foi a sobrepesca, o que mostra que bastante antes dos desembarques mundiais colapsarem, já o problema da capacidade excessiva dos meios de captura em zonas costeiras era equacionada pelos nossos dirigentes (AAVV., 1957a, p. 37-44, 87).¹²¹ Curiosamente, dessas dez embarcações para a pesca de arrasto costeiro, seis eram para guarnecer a zona centro, e algumas eram para substituir as embarcações da pesca de arrasto costeiro do Seixal impedidas de laborar a partir de 1 de janeiro de 1956 (AAVV., 1957a, p. 42-43, 87). A decisão do Sr.

¹²¹ Fragmento do Despacho n.º 121, de 19 de maio de 1956, do Sr. Ministro da Marinha: “O nosso planalto continental dá mostras, ainda que não absolutamente nítidas, de sobrepesca e há que defender devidamente a actividade e a própria existência de milhares de pescadores individuais, que vivem da pesca na nossa costa. O aumento de capacidade e de meios de captação dos arrastos costeiros, que assim se operaria [com mais dez navios de arrasto costeiro], seria certamente exagerado e nem há, sequer e infelizmente, a certeza de que todos pesquem sempre além das 6 milhas e cumpram o que há muitos anos está legalmente estabelecido para defesa das espécies demersais [referência evidente aos botes de tartaranga do Seixal]. A fiscalização é insuficiente, mais do que insuficiente, ineficiente, dada a grande extensão de mar a fiscalizar, tanto sob o ponto de vista da pesca, como aduaneiro. Devemos ser cautelosos, por tudo quanto acabo de referir, e não consentir em mais 10 novos barcos para a pesca de arrasto costeira, além dos que presentemente estão em construção. Quando muito, poderei anuir na construção de mais algumas unidades, mas não mais de 6, e, mesmo assim, sem qualquer financiamento ou em menor percentagem do que a proposta, para não facilitar tais construções” (AAVV., 1957a, p. 87).

Ministro da Marinha de só permitir a construção de seis novas embarcações de arrasto costeiro visava permitir essa substituição, e nada mais, o que foi suficiente para extinguir os botes de tartaranha do Seixal cessando aquele que terá sido o maior incumprimento consentido da História da Nação.¹²²

Em suma, o Sr. Ministro da Marinha mostra concordância com a maioria das iniciativas propostas, ainda que em alguns aspetos resfrie o animo dos organismos corporativos, pretendendo que o caminho seja feito de forma mais lenta, como no caso da pesca da baleia, e expõe sem receios a sua preocupação com a sobrepesca, com o excesso de capacidade de capturas da frota costeira (p. 88), e concorda com a necessidade de patronizar os meios de produção afetos à pesca da sardinha (nomeadamente as artes moveis, já que as fixas estavam em extinção), bem como a redução e modernização da frota (AAVV., 1957a, p. 88-89)¹²³.

O II Plano de Fomento das pescas nacionais foi financiado com recurso ao Fundo de Renovação e de Apetrechamento da Indústria da Pesca, que tinha sido criado pelo Decreto-Lei n.º 39283 de 20 de julho de 1953, no quadro do I Plano de Fomento (1953-58), principal instrumento monopolista das pescas corporativas de onde proveio parte significativa do investimento estatal orientado para a renovação e melhoria da frota e para a construção de infraestruturas marítimo-portuárias. Investimento que foi sucessivamente prolongado e, no II Plano de Fomento, reforçado na importância de 50 000 000\$00, de acordo com o Decreto 42952 de 27 de abril, publicado no Diário do Governo n.º 98/1960 (Série I).

No final desta década, para tentar solucionar o problema da distribuição de rendimentos entre a indústria da pesca e a indústria das conservas, questão já antes referida, propôs-se uma nova “corporação das pescas e das conservas” capaz de promover uma estreita e íntima coordenação dos interesses e colaboração entre pescadores e armadores e fabricantes e comerciantes de conservas, que a todos beneficiasse (Tenreiro, 1956, p. 16). Importa referir que a indústria da pesca era a produtora, onde estava a força do trabalho, e a indústria da conserva era a transformadora, onde estava a força do capital.

A inauguração do Cristo Rei em Almada em 17 de maio de 1959, a imitar o Cristo Redentor do Corcovado no Rio de Janeiro, foi um evento de destaque nacional e internacional. Apesar da importância nacional, foi sobre Lisboa e sobre o Tejo que este farol divino se ergueu e era sobre estes que lançava a sua sombra protetora, questão importante no quadro da religiosidade e motivo de orgulho e de esperança para os marítimos que aqui laboravam ou passavam.

No contexto internacional há que realçar a importância da I Conferência sobre o Direito do Mar, realizada em Genebra entre fevereiro e abril de 1958¹²⁴, organizada pelas Nações Unidas, que reuniu com o objetivo de encontrar alternativas para temas sensíveis: a extensão das águas territoriais¹²⁵ e da Plataforma Continental para um controlo efetivo dos recursos da coluna de água, solo e subsolo, o que era sobretudo exigido pelos países orientados para a pesca, e ainda, também por estes, a constituição de zonas de pesca exclusivas reservadas aos nacionais (sob jurisdição dos estados ribeirinhos) (Conférence des Nations Unies ..., 1972, p. 772-778; Duarte, 2011, p. 9; Menezes, 2015, p. 30-31). Tema caro a Portugal, que, como já vimos, demonstrava vontade desde o início do século XX de expandir as

¹²² Os botes do Seixal e do Barreiro que armavam as redes tartaranhas de arrasto costeiro continuavam a laborar apesar deste sistema ter sido proibido no início do século XVII, e dessa proibição ter sido reiterada dezenas de vezes, contando para isso com muita benevolência das autoridades marítimas. Nos termos do Decreto-lei 24:614 de 25 de outubro de 1934, que regulamentou a pesca de arrasto das espécies comestíveis na costa continental portuguesa, a tonelagem mínima para as embarcações de arrasto de motor mecânico era de 70 TAB, quando laboravam isoladamente, ou 50 TAB, quando laboravam em parilha. Ora, os botes das tartaranhas laboravam isoladamente e não tinham essa tonelagem, e faltavam-lhe muitas outras condições técnicas para operar, mas considerando a miséria em que viviam os pescadores, as autoridades fechavam os olhos e a resolução ia sendo adiada. A data mais recente determinada para a sua extinção foi 31 de dezembro de 1955, e desta vez era para cumprir, procedendo-se à sua substituição no quadro do II Plano de Fomento.

¹²³ “Além das artes fixas, cuja diminuição se vai acentuando de ano para ano, tendente para o desaparecimento completo (...), existem cerca de 400 embarcações portadoras de artes móveis, número considerado exagerado e resultante da inflação a que as necessidades de abastecimento, durante a última guerra, obrigaram. (...) impõe-se a substituição das embarcações construídas antes de 1936 e ainda ao serviço, em número de 64” (AAVV., 1957a, p. 88).

¹²⁴ Em 1949 já o comité preparatório desta **Conferência** tinha iniciado os trabalhos (Conférence des Nations Unies ..., 1972, p. 772-778).

¹²⁵ O mar territorial era de 3 milhas, mas algumas potências marítimas mundiais, como os Estados Unidos e alguns países sul americanos, já tinham declarado unilateralmente zonas económicas exclusivas ou zonas de pescas exclusivas de áreas bastante superiores (que se estendiam até às 200 milhas) de forma a reservarem o direito soberano de explorar e aproveitar os recursos naturais vivos nessa faixa marítima.

suas águas jurisdicionais para além das três milhas para defender o interesse das pescarias nacionais¹²⁶, ou, por outras palavras, para condicionar a pesca a embarcações estrangeiras.¹²⁷

Desta reunião resultaram quatro convenções sobre o Direito do Mar¹²⁸, mas sobre as matérias atrás referidas e que estavam na origem de muitos conflitos marítimos internacionais que se adensaram depois do fim da II Guerra Mundial, faltou consenso. No entanto, foram aqui lançadas as bases para a posterior massificação das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), espaço marinho em que os países são soberanos no domínio económico, e que teve repercussões (em conjunto com outros fatores) nas pescas portuguesas em meados da década seguinte, como se verá a seguir, de que Lisboa não ficou de fora (Medeiros, 2006, p. 162).

¹²⁶ “Nós reivindicamos pelo menos a posse de seis milhas, e na conferência de Haia de 1930, chegámos a sugerir que as nossas águas territoriais se alargassem até 12 milhas. (...) Não conseguimos porém fazer triunfar o nosso ponto de vista” (Cruz, 1948a, p. 47).

¹²⁷ Cf. Decreto de 17 de março de 1906, publicado no Diário do Governo n.º 62 de 20 de março (do mesmo ano), que estabeleceu várias providências relativas ao exercício da pesca a vapores com redes a reboque (AAVV., 1907a, p. 165).

¹²⁸ (i) mar territorial e a zona contígua; (ii) plataforma continental; (iii) alto mar; e (iv) pesca e conservação dos recursos biológicos do alto mar. Sobre a zona contígua, tema central, não foi reconhecida qualquer exclusividade aos Estados ribeirinhos. Só lhes foi pedido que colaborassem com as organizações internacionais responsáveis pelo desenvolvimento e aplicação de medidas de conservação dos recursos biológicos no alto mar, adotando nas zonas de pesca sobre sua jurisdição, especialmente onde os estoques piscatórios povoassem alternadamente a sua zona de pesca e a zona de pesca adjacente em alto mar, as medidas de conservação necessárias à sua gestão racional e sustentável (IIIª Conférence des Nations Unies..., 1973, p. 516-519).

Rol de matrícula da embarcação de pesca local n.º LX-55-L, tipo bote, denominada "Ana de Jesus", avaliada em seiscentos escudos, datado de 15 de março de 1956, que tinha como encarregado e proprietário Manuel Maria de Matos (inscrito marítimo n.º 19552 de Lisboa).

D. M. M. 5

MINISTÉRIO DA MARINHA
DIRECÇÃO-GERAL DA MARINHA
DIRECÇÃO DA MARINHA MERCANTE

Capitania do Porto de Lisboa

Rol de matrícula da embarcação de 1 local
N.º LX-55-L denominada "Ana de Jesus"

No livro 34 a fls. 154 de registo de matrículas de **PESCA**, fica matriculado o bote acima indicado, de que é mestre ou arrais encarregado e proprietário Manuel Maria de Matos, tendo de companhia os marítimos no verso indicados. A prestação de serviços a bordo desta embarcação é regulada pelas seguintes condições:

(a) Repartição.

O Capitão do Porto

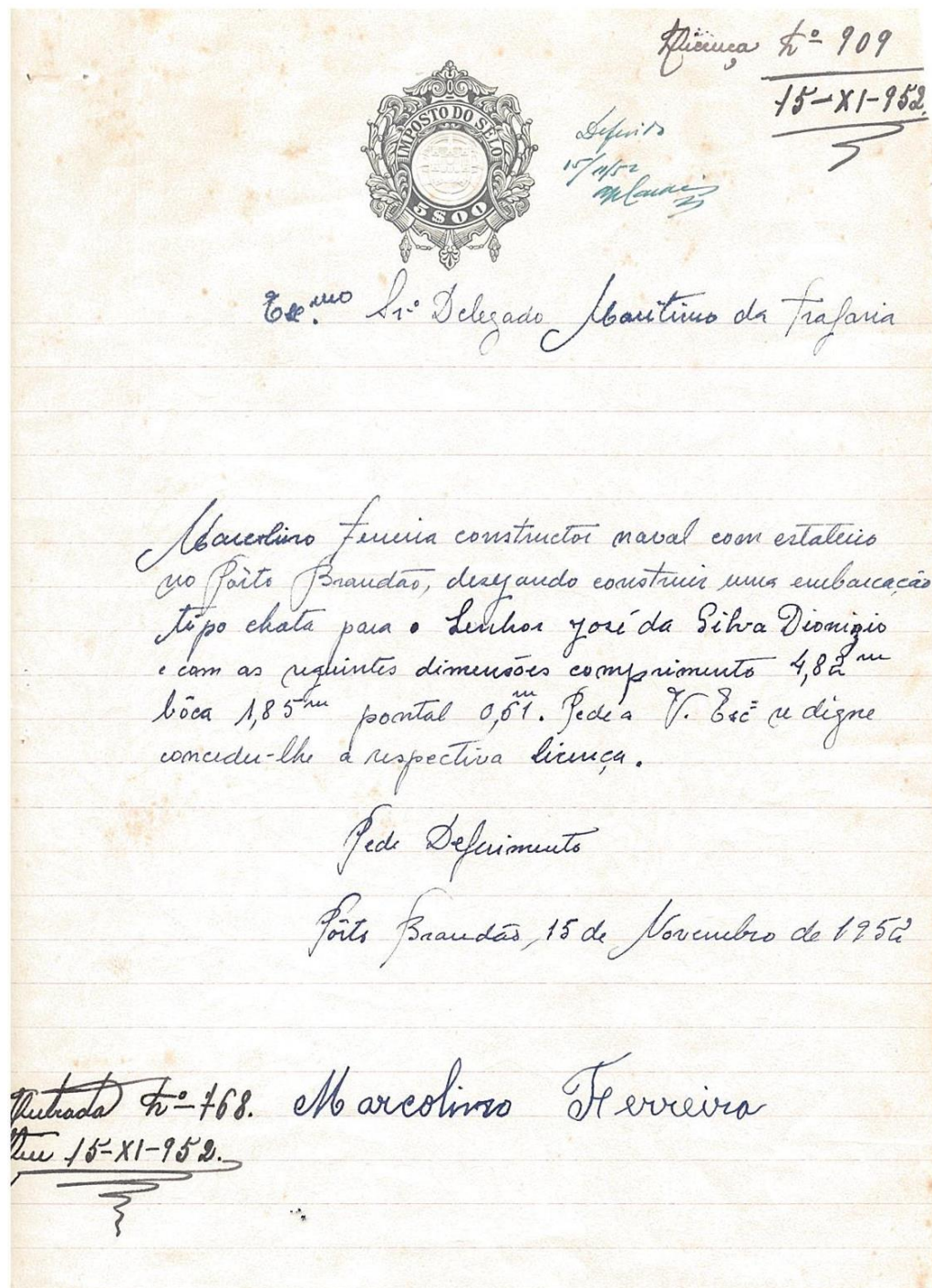
O Escrivão

30.000 ex. - P. & Ct.ª - 9124

Pagou:	
Emol. Capitanias.	5\$00
Soc. a Náufragos	\$
Impressos	540
	\$
	\$
Verba N.º	5\$40
	6.40
	11.80
Some	17\$80

Documentos necessários e sequência do processo de registo de nova embarcação para a pesca local na Delegação Marítima da Trafaria, sistema que vigorou praticamente até à adesão à União Europeia. Processo embarcação “Maria Luiza Primeira”, conjunto de identificação TR-573-L.

1 - Comunicação do carpinteiro naval ao delegado marítimo da intenção de construir uma nova embarcação; 2 - Emissão de licença pelo delegado marítimo; 3 - Após a construção da embarcação, o construtor emitia o “certificado de construção”; 4 - O proprietário requer ao delegado marítimo o registo da embarcação na Delegação Marítima da Trafaria, a seu favor, para se empregar ao serviço da pesca local, e indica a denominação, juntando para o efeito comprovativo da licença de construção e do pagamento dos respetivos emolumentos. De seguida é emitido o Título de Registo de Propriedade onde eram anotadas as datas das vistorias, licenças e pagamento de emolumentos.



Carta datada de 15 de novembro de 1952, pela qual Marcelino Ferreira, construtor naval com estaleiro no Porto Brandão, solicitou ao Delegado Marítimo da Trafaria a emissão da necessária licença para construir uma embarcação tipo chata com 4,82 m de comprimento, 1,85 m de boca, e 0,61 m de pontal.

Em 15 de novembro de 1952, o Delegado Marítimo da Trafaria emitiu a Licença n.º 909 para Marcolino Ferreira construir uma embarcação tipo chata com 4,82 m de comprimento, 1,85 m de boca, e 0,61 m de pontal para o Senhor José da Silva Dionísio.

D M M - 113



(a) _____

Licença n.º 909

Por esta Delegação se concede licença
para Marcolino Ferreira construir uma
embarcação tipo chata com as seg-
uintes dimensões 4,82 x 1,85 x
0,61 para o Senhor José da Silva
Dionísio

Delegação Marítima da Trafaria, em 15
de Novembro de 19 52

Junta Autónoma	\$	
Emolumentos Capitania	\$	00
Aquário Vasco da Gama	\$	
Impresso	\$	40
Arredondamento	\$	
Soma	\$	40
Imposto do selo (b)	\$	
Emolumentos pessoais	\$	
Contribuição Industrial (c)	\$	00
Verba n.º <u>1932</u> Total que pagou	\$	40

O (d) _____

(e) Ante 

(a) Capitania do porto de... Delegação marítima de... ou
coladas sob a assinatura da autoridade marítima e na licença.
talão e inutilizadas por rubrica da autoridade marítima. (d) (c)
do porto marítimo. (e) Assinatura da autoridade marítima.

... (b) Em estampilhas fiscais
as fiscais coladas no alto do
Delegado marítimo ou Chefe

1.500 br. 100/100 — 11 18 — M. Rodrigues, Ltd.ª — 38

Por carta de 14 de janeiro de 1953, Marcolino Ferreira, carpinteiro naval, com estaleiro particular em Porto Brandão, certificou que construiu uma embarcação tipo chata com madeira de pinho nacional, pregado com prego zincado, com 4,82 m de comprimento, 1,85 m de boca, e 0,61 m de pontal, por conta e ordem de José da Silva Dionísio, pela importância de 2.000\$00 (dois mil escudos), montante a esta data já liquidado.



-Certificado-

Eu Marcolino Ferreira, carpinteiro naval, com estaleiro particular em Porto Brandão, certifico que construi uma embarcação tipo chata com madeira de pinho nacional, pregado com prego zincado e com as seguintes dimensões:-
Comprimento ^m 4,82 Boca ^m 1,85 e Pontal ^m 0,61 por conta e ordem do Sr. José da Silva Dionísio, pela importância de 2.000\$00 (Dois mil escudos) e que lhe dou plena quitação de paga. Por ser verdade passo o presente certificado que assino.

Porto Brandão, 14 de Janeiro de 1953.



Marcolino Ferreira

Reconheça a assinatura *Super*

Lisboa, 16 JAN 1953

o ajudante do 12.º cartório notarial a Exm. Ato. o Cel. 342
cargos do notário Dr. José Maria Cardoso Registo N.º

2663

Por carta de 13 de março de 1953, José da Silva Dionizio, inscrito marítimo n.º 1190 na Delegação Marítima da Trafaria, residente na Fonte da Telha, que tinha mandado construir a Marcolino Ferreira, carpinteiro naval com estaleiro particular no Porto Brandão, uma embarcação tipo chata em madeira de pinho nacional para ser empregue na pesca local, pela quantia de dois mil escudos (2.000\$00), montante que já tinha liquidado, requereu o Delegado Marítimo o registo da embarcação na Delegação Marítima da Trafaria, em seu nome, com a denominação "Maria Luiza Primeira". Notar que durante o Estado Novo apenas os marítimos podiam mandar construir barcos de pesca, ou seja, apenas os marítimos pescadores podiam ser armadores.



TR. 573 L.

*Leuão
Trafaria 13/3/53
Alameda*

Exmo. Senhor

Delegado Marítimo da Trafaria

José da Silva Dionizio, inscrito marítimo nº 1190 da Delegação Marítima da Trafaria, residente na Fonte da Telha, tendo mandado construir ao carpinteiro naval, com estaleiro particular no Porto Brandão, uma embarcação em madeira de pinho nacional (tipo chata), para ser empregada na pesca local, pela quantia de (2.000\$00) dois mil escudos, importância que já paguei conforme provo com documento que junto e desejando que a referida embarcação fique registada nessa Delegação Marítima da Trafaria, em meu nome, com a denominação de "MARIA LUIZA, PRIMEIRA".

*Entrada 11.50
13.3.1953*

Pede Deferimento

Costa de Caparica, 13 de Março de 1953

A rogo do requerente por não saber assinar

Carlos Alberto Fernandes Ferreira

Título de registo de propriedade da chata denominada "Maria Luiza Primeira" com registo n.º TR-573-L, com todas os averbamentos de vistoria, características técnicas, pagamentos de emolumentos e licenças. A última denominação foi "São e Luis". De 1963 a 1970.

Capitania do porto de *Vila Rica*
Delegação Marítima da *Beira*

Registo n.º *IV*, *115*

Título do registo de propriedade da *chata* *6 R. 573-L* denominada "*Maria Luiza Primeira*"

Data do registo <i>30 de Março de 1953</i>	Nome do proprietário <i>Jose das Filhas Dias</i>	Cais a que pertence	Designação do barco				Número de tripulantes
			Nome	Número	Motor	Fim a que se destina	
			<i>"Maria Luiza Primeira"</i> <i>6 R. 573-L</i> <i>veloz</i>				
			<i>Pesca local</i>				
			Comprimento	Boca	Pontel	Tonelagem	
			<i>4,82 m</i>	<i>1,85 m</i>	<i>0,61</i>	<i>1,36</i>	
Número de tripulantes							
(Artigo do regulamento)							
Verificação do registo							
Observações							
Visto. — Licença n.º <i>66</i> de <i>1963</i> Visto. — Licença n.º <i>106</i> de <i>1964</i> Visto. — Licença n.º <i>67</i> de <i>1964</i> Visto. — Licença n.º <i>67</i> de <i>1965</i> Visto. — Licença n.º <i>32</i> de <i>1966</i> Visto. — Licença n.º <i>124</i> de <i>1966</i> Visto. — Licença n.º <i>124</i> de <i>1967</i> Visto. — Licença n.º <i>33</i> de <i>1968</i> Visto. — Licença n.º <i>23</i> de <i>1969</i> Visto. — Licença n.º <i>11</i> de <i>1970</i>							
Pelo registo. <i>5.00</i> Pelo título. <i>3.500</i> Pela arguacão. <i>5.00</i> Pelo impresso. <i>3.400</i> Total. <i>8.400</i> Verba n.º <i>31</i>							
"Esta embarcação, possui um motor de 8 H.P., com o nº de origem P.125- a petroleo."							
Trafaria, 19-7-1968 O Delegado Marítimo, <i>intra</i>							

Delegação Marítima da *Trafaria*, em *7* de *Março* de *1968*.

O Escrivão,
629
63

III.1.15.4. Década de 1960 - Maior quantidade de pesca desembarcada da nossa história. Primeira edição da Agenda da Pesca. Fim da venda de peixe nos históricos locais de Santos e da Ribeira, processo centralizado na lota do pescado de Pedrouços, na doca de pesca de Pedrouços. Reforma do registo de inscrição marítima e das matrículas do pessoal da marinha de pesca. Dedicção predominante no Tejo à pesca do tapa-esteiros e da corvina, e à apanha de plantas marinhas. Construção do bairro piscatório da Póvoa de Santa Iria constituído por 32 novas casas pré-fabricadas dispostas em três linhas. III Plano de Fomento, com foco na motorização e reparação de embarcações e a renovação de apetrechos de pesca.

Com a adoção de um modelo menos protecionista (1959), refletido nas iniciativas aprovadas no II Plano de Fomento (1959-1964), e com a entrada de Portugal na Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) (1960), na qualidade de membro fundador, iniciou-se um processo de reorganização industrial em que se deu mais atenção aos produtos que gozavam de um estatuto favorável junto dos países aderentes, nomeadamente as conservas. Em todo o caso, a adesão à EFTA trouxe a liberalização dos preços e o fim da cartelização estatal das importações, uma vez que após a adesão ao comércio livre não era conciliável uma política de condicionamento de importações, e isso foi fundamental para o desenvolvimento económico registado em Portugal durante esta década, de que também beneficiaram as pescas.

Foi nesta década que se atingiu a maior quantidade de pesca desembarcada da nossa história, entre 1960 e 1964, ainda que, importa salientar, seguiu-se um declínio acentuado antecipando a desaceleração da atividade a nível mundial na década seguinte.

Em Lisboa, o dia 3 de agosto de 1960 foi de excecional abundância de peixe, como há anos não sucedia: 64 barcos chegaram à Ribeira Nova carregados de sardinha num total de 172 toneladas. Os armadores e os pescadores e os consumidores pouco lucraram com a abundância da sardinha, ao contrário das varinas, que apesar da aquisição do pescado a baixo valor mantiveram alto o valor da venda. Os carregamentos dos primeiros barcos ainda foram vendidos em circunstâncias vantajosas, “chegaram a alcançar 3 500\$00, mas os últimos, alguns dos quais com centenas de centos de sardinha, foram vendidos a 100\$00. Por último, já não se vendia, dava-se o peixe e nem todas as pessoas o queriam”. Muita da sardinha levada à lota, neste dia, não tinha sequer os 11 centímetros de comprimento mínimo previsto na lei, pelo que os pescadores só fizeram mal a eles próprios, deveriam ter levado menos sardinha, mas de tamanho mínimo que permitisse a venda vantajosa para si, e dessa forma colaborar para a sustentabilidade da espécie, dando tempo para que as sardinhas mais pequenas se tornassem maiores (Jornal do Pescador, Ano XXII, n.º 260, 1960, p. 37). A par da excecional quantidade de pescado, que a todos surpreendeu, esta informação permite-nos saber que o governo ainda estava longe de conseguir conter capturas abaixo do tamanho mínimo, o que era grave, porque impedia os juvenis de atingirem o tamanho de reprodução.

Os pescadores do Seixal, ainda a reajustar os meios de ação após a proibição da operação com os pirolitos, que aconteceu em 1955, e vindos de várias crises, também relatavam dias de fartura, como é visível numa entrevista ao mestre pescador António Filipe ao jornal *Tribuna do Povo*, em novembro de 1962 (*Tribuna do povo: quinzenário ao serviço do concelho do Seixal apud Lima, 1997, p. 41*). Era sinal de que nem só de crises viviam as pescas e os pescadores, também havia dias de fartura.

Em resposta aos problemas existentes na indústria piscatória realizou-se o I Ciclo de Palestras sobre Problemas das Pescas por iniciativa do Gabinete de Estudos das Pescas, numa primeira fase para atualização técnica dos funcionários dos organismos corporativos ligados às pescas, que teve a sessão inaugural no Pavilhão dos Desportos Náuticos em Belém. A primeira palestra realizou-se a 9 de outubro de 1962, no refeitório do pessoal dos organismos das pescas no Cais do Sodré, e foi proferida pelo Sr. Comodoro Melo de Carvalho. O ciclo de palestras foi encerrado, viria a ser reaberto pelo Almirante Henrique Tenreiro em 16 de janeiro de 1963, no edifício do Lar do Pescador, e voltou a encerrar a 6 de abril do mesmo ano no salão principal do Pavilhão de Desportos Náuticos, com uma palestra do Comodoro Duarte Silva (Jornal do Pescador, Ano XXIV, n.º 286, 1962, p. 11-18; Ano XXIV, n.º 289, 1963, p. 28-30; Ano XXV, n.º 292, 1963, p. 17-21). As intervenções foram publicadas integralmente em livro intitulado “I Ciclo de Palestras Sobre a Pesca”, pelo Gabinete de Estudos das Pescas, em 1963.

Nenhuma palestra foi dedicada aos problemas da pequena pesca, o foco foi a pesca costeira e longínqua, e a pesca nas colónias portuguesas, sendo de notar que os elevados quantitativos

desembarcados em Lisboa eram provenientes da pesca do arrasto que empregava muitos pescadores da zona do Tejo, tal como a pesca longínqua do bacalhau. Dos 16.317 bacalhaus distribuídos pela Direção do Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau para a ceia de Natal de 1962, em que eram três bacalhaus a cada pescador, 705 foram entregues em Lisboa, o que significa que no centro piscatória de Lisboa havia 235 pescadores na pesca do bacalhau nas águas longínquas (Jornal do Pescador, Ano XXIV, n.º 288, 1963, p. 26). Em 1963, só referente à pesca do arrasto, havia 48 barcos a desembarcar na Lota de Santos e 24 na lota da Ribeira, que fizeram 567 e 1.319 viagens, respetivamente, tendo um rendimento de 240.956 e 29.838 contos, respetivamente (Jornal do Pescador, Ano XXVI, n.º 311, 1964, p. 81).

No âmbito da ocupação dos tempos livres dos pescadores, a 21 de dezembro de 1963 os pescadores de Vila Franca de Xira assistiram a uma sessão de cinema nas instalações da Casa dos Pescadores, no quadro da missão assistencial da Junta Central das Casas dos Pescadores. Foram emitidos quatro curtas-metragens uma das quais era a “Faina do Rio e do Mar” (Jornal do Pescador, Ano XXV, n.º 299, 1963, p. 27).

No mês de abril de 1964, verificou-se grande abundância de pescado em todas as lotas do país, quer de peixe capturado na costa, quer de peixe capturado nos mares distantes, quer de pescada que chegou em força a Lisboa proveniente da África do Sul. Prenúncio de que seria o ano em que se atingiria o maior valor de desembarques de toda a nossa história. Em Lisboa distribuíam-se pelos Postos e Peixarias, diariamente, cerca de dez toneladas. O preço do pescado baixou nas lotas, mas não baixou no abastecimento público, e mais uma vez os intermediários foram criticados por aumentarem muito o valor do peixe. “Pena é que a especulação, daqueles que em nada contribuem para este desenvolvimento, não permita que se tire ainda maior rendimento desta iniciativa, e os Serviços Municipais não possam fiscalizar os preços de forma a que o público não seja prejudicado” (Jornal do Pescador, Ano XXV, n.º 301, 1964, p. 37-38). Neste mês foram desembarcadas em média 130 toneladas de peixe/dia na lota de Santos, e das várias espécies desembarcadas o cachucho foi vendido a 5\$00, pargo a 7\$00, marmota negra a 9\$60, corvina a 12\$60, raia a 3\$60 e cação a 3\$60 (espécies tinham os preços tabelados). Na lota da Ribeira foram desembarcados diariamente cerca de 40 mil quilos de peixe proveniente da costa e várias espécies da pesca artesanal de Sesimbra, Nazaré, Cascais, e até do Algarve. Uma das espécies mais valorizadas, o salmonete, no máximo foi vendido por 41\$00 e no mínimo foi vendido por 32\$00. A lula foi vendida entre 14\$00 e 18\$00, os chocos entre 6\$00 e 7\$00, o peixe-espada de 4\$00 a 6\$00, a faneca entre 5\$00 e 6\$00, e a pescadinha variou entre 10\$ e 13\$00 (Jornal do Pescador, Ano XXVI, n.º 305, 1964, p. 30).

O movimento financeiro de vendas de pescado nas secções de vendagem de Paço de Arcos, Trafaria e Vila Franca de Xira, entre 1960 e 1964, que incluíam desembarques de pesca local e costeira, e no caso de Paço de Arcos acrescia as traineiras, demonstram o bom momento da atividade, como se observa na tabela a seguir.

Secções/Anos	1960	1961	1962	1963	1964
Paço de Arcos (pesca local, costeira e traineiras)	1.280.818\$00	1.709.646\$00	1.441.952\$00	959.493\$00	1.092.650\$00
Trafaria (pesca local e costeira)	704.153\$00	900.327\$00	965.680\$00	770.985\$00	1.212.542\$00
Vila Franca de Xira (pesca local e costeira)	292.748\$20	253.306\$10	9.116\$10	0\$00	0\$00

QUADRO 4 | Movimento financeiro de vendas de pescado nas secções de vendagem de Paço de Arcos, Trafaria e Vila Franca de Xira, entre 1960 e 1964.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XXVIII, n.º 338, 1967, p. 21.

Nota: A secção de Vendagem de Vila Franca de Xira esteve encerrada em janeiro de 1962 devido às características da pesca local e ao pouco peixe entregue para venda, e não há dados para 1963 e 1964 (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 342, 1967, p. 35)

Neste ano em que se atingiram os maiores desembarques, na Conferência Europeia de Pesca realizada no início de fevereiro de 1964 e que contou com seis países do euromercado e sete países da EFTA, mais a Irlanda, a Islândia e a Espanha, Portugal defendia o alargamento das águas territoriais para seis milhas, e o alargamento do limite de pesca para doze milhas (Jornal do Pescador, Ano XXV,

n.º 301, 1964, p. 33-34). Este tema era de elevada importância para a sobrevivência da indústria de pesca nacional, como explicaremos de forma sumária na década seguinte.

Alguns meses depois foi editada pela primeira vez a Agenda da Pesca, que incluía as informações que normalmente constam dos calendários e ainda informação sobre todas as pescarias, e, como era característico do regime, propaganda sobre as atividades da Junta Central das Casas dos Pescadores e sobre a assistência do navio Gil Eanes (Jornal do Pescador, Ano XXV, n.º 300, 1964, p. 29). A Hora da Saudade, programa de conforto aos marítimos da pesca do bacalhau, continuava a realizar-se e muitas vezes na zona do Tejo. Em 11 de julho de 1964, pelas 21:30 horas, realizou-se na Escola Profissional de Pesca em Lisboa, dedicada aos alunos desta escola e suas famílias (Jornal do Pescador, Ano XXVI, n.º 306, 1964, p. 69).

As disposições legais para o registo de inscrição marítima e das matrículas do pessoal da marinha mercante e pesca, no essencial pouco inalteradas desde o início da década de 1930, mostravam-se cada vez mais carentes de revisão. Em 15 de outubro de 1964, pelo Decreto-Lei n.º 45 968, foi regulado o exercício das profissões sujeitas à jurisdição da Autoridade Marítima, e, como previsto no artigo 49.º dessa lei, foi publicado, no mesmo dia, o Decreto-Lei n.º 45 969, que aprovou e colocou em execução um mês depois da publicação o “Regulamento da Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca”. Veio substituir o Decreto-Lei n.º 23:764, de 13 de abril de 1934, de que já falámos anteriormente.

As modificações e inovações agora introduzidas são poucas relativas à pesca. Continuava a ser possível aos indivíduos de ambos os sexos, com idade igual ou superior a 14 anos, exercer a profissão de pescador, desde que realizassem a inscrição marítima, momento a partir do qual eram designados de forma genérica de marítimos. Para a inscrição, todos os interessados continuavam a ter de demonstrar que sabiam nadar e remar, por provas práticas que eram realizadas anualmente, entre os meses de julho a setembro (Decreto-Lei n.º 45 968 e Decreto-Lei n.º 45 969, ambos de 15 de outubro de 1964). Foi abolida a idade máxima para inscrição marítima de oficiais, que na lei anterior era de 40 anos, para quem nunca tinha estado inscrito na profissão marítima (Decreto-Lei n.º 23:764, de 13 de abril de 1934, artigo 3.º, p. 468).

A inscrição dos marítimos era realizada nas capitâncias e delegações marítimas, no livro de “Registo de Inscrição Marítima” (cada repartição marítima tinha um livro de registo), e do registo deveria constar, tal como já antes acontecia: “número e data da inscrição, nome, filiação, data do nascimento, naturalidade, estado, profissão antes da inscrição, sinais característicos, fotografia, impressão digital do indicador direito, categoria em que ingressa, habilitações literárias, científicas e técnicas, assinatura do interessado, documentos apresentados no ato da inscrição, informação de que sabe nadar e remar, registo dos bilhetes de desembarque, registo disciplinar, registo de louvores e condecorações, registo clínico, data em que a cédula tenha sido conferida e feito o pagamento da capitação para o Instituto de Socorros a Náufragos, baixa de inscrição e, finalmente, quaisquer indicações que possam interessar à apreciação da biografia do inscrito” (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, artigo 6.º). Após a inscrição, cada marítimo recebia a “Cédula Marítima”, documento de identidade profissional, como ainda hoje acontece.

Uma particularidade. Devido à frágil posição da mulher na sociedade, para além de ter de apresentar os mesmos documentos que os homens, ainda tinham de apresentar, quando solteiras, viúvas, divorciadas ou separadas judicialmente, atestado da Junta de Freguesia comprovando o bom comportamento moral e civil, e quando casadas, autorização do marido com assinatura devidamente reconhecida (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, artigo 8.º, p. 1444). Notar que na lei que a antecedeu, a inscrição marítima do sexo feminino já tinha características particulares e não muito distintas: sendo solteiras, tinham de apresentar atestado da Junta de Freguesia a comprovar esse estado; sendo casadas, tinham de apresentar certidão de casamento e autorização do marido; sendo viúvas, tinham de apresentar certidões de casamento e de óbito do marido, e atestado da Junta de Freguesia em como se mantinha nesse estado; e sendo divorciadas, tinham de apresentar certidão de divórcio e atestado da Junta de Freguesia em como se mantinham nesse estado (Decreto-Lei n.º 23:764, de 13 de abril de 1934, artigo 3.º, p. 467-468).

Os embarques eram precedidos da matrícula da tripulação, e nenhuma embarcação podia exercer a atividade sem que todos os tripulantes a bordo, que tinham de estar de acordo com a lotação mínima e máxima de cada embarcação, figurassem do rol de matrícula, nas respetivas categorias, que no caso da pesca, nesta altura, passaram a ser três na classe de marinhagem, “Moço-pescador”, “Pescador” e “Marinheiro-pescador”, e quatro na classe de mestrança, “Arrais de pesca local”, “Arrais de pesca costeira”, “Contramestre-pescador” e “Mestre costeiro-pescador”. O rol de matrícula podia não ter determinado o termo de validade, mas ao ser alterado tinha de ser rubricado pela autoridade marítima, tal como acontecia quando era encerrado, ou seja, quando acontecia o desembarque. O rol de

matrícula podia estar ativo, sem qualquer alteração, por vários anos, como acontecia na zona do estuário do rio Tejo.

Para adquirirem a categoria de moço-pescador, os indivíduos tinham de estar habilitados com o curso das escolas de pesca ou serem filhos de pescadores, e não podiam ter idade superior a 16 anos. Em situação de carência de marítimos, podia o diretor-geral da Marinha autorizar a inscrição marítima nesta categoria a qualquer indivíduo, desde que respeitado o critério da idade. Para adquirirem a categoria de pescador, os indivíduos não deveriam ter idade superior a 35 anos, e era dada preferência aos filhos dos pescadores ou seus tutelados.

Para um inscrito marítimo poder transitar para a categoria de marinheiro-pescador, tinha de ter mais de dois anos de matrícula nas categorias de moço-pescador ou pescador em embarcações de pesca costeira, do alto ou longínqua, e provar por exame¹²⁹ estar habilitado ao exercício dessas funções. Salientar que os inscritos marítimos habilitados com o curso das escolas profissionais de pesca ascendiam diretamente à categoria de marinheiro-pescador, sem realizar o exame, após completarem os 21 anos de idade e de terem mais dois anos de embarque em embarcações de pesca costeira, do alto ou longínqua, com boas informações dos comandantes.

Os inscritos marítimos que quisessem ascender à categoria de arrais de pesca local para governar embarcação de pesca, teriam de ter servido em embarcações de pesca pelo tempo mínimo de três anos, e ainda tinha de fazer exame¹³⁰ para provar que estava habilitado a desempenhar essas funções. Salientar que no caso das embarcações de pesca local com tonelagem inferior a 2 t, e em zonas de reduzido tráfego marítimo, o que enquadrava grande parte do estuário do rio Tejo, podia um marítimo ser matriculado como arrais, sem a carta de exame, caso a autoridade marítima lhe reconhecesse competência e idoneidade para o exercício da função.

Os marítimos que quisessem adquirir a categoria de arrais de pesca costeira, que lhe permitia governar embarcações até 15 t, com tripulação inferior a dez homens, tinham como condição ter prestado serviço pelo menos durante cinco anos em embarcações de pesca costeiras, e ainda tinham de realizar um exame¹³¹ para provar que estavam habilitados ao exercício dessas funções. Era colocado na carta dada a estes arrais as zonas onde podiam operar.

Os inscritos marítimos que quisessem ascender à categoria de contramestre-pescador, que lhes permitia governar qualquer embarcação registada na pesca costeira até às 200 t brutas, o que incluía dirigir a navegação, manter a disciplina e superintender em todos os serviços a bordo, tinham como condição terem prestado serviço como marinheiro-pescador em embarcações de pesca durante pelo menos três anos, e ainda tinham de comprovar em exame¹³² estarem habilitados ao desempenho dessas

¹²⁹ Programa do exame para marinheiro-pescador: “Conhecimento da arte de marinheiro; governo de pequenas embarcações tanto à vela como a vapor; cartear a agulha; governar pela agulha; conhecimento da nomenclatura dos aparelhos de vela mais usuais e dos aparelhos usados a bordo de embarcações a vapor e vela que lhe possam ser confiados; governo e manobra à vela; graduar as linhas de prumo de mão e saber prumar; deitar a barca ordinária e saber graduá-la; saber deitar ao mar o odómetro e fazer a respectiva leitura; conhecer o abecedário do Código Internacional de Sinais; manejo de agulhetas; conhecimento das espécies ictiológicas mais vulgares na costa de Portugal; forma de empregar o gelo na refrigeração do peixe; estiva do peixe pelo frio e pela salga; tipos de redes e outros aparelhos de pesca; conservação e beneficiação das redes; principais pesqueiros da costa de Portugal; conhecimento da sua posição e forma de os assinalar por marcas em terra; conhecimento da legislação sobre malhagem de redes” (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, artigo 149.º, p. 1458).

¹³⁰ Programa do exame para arrais de pesca local: “Conhecimento das condições gerais do rio ou porto onde desejar exercer a sua actividade; correntes, estoques de água, baixios, marcas, faróis e sinais sonoros para a navegação; conhecimento da arte de marinheiro; manobras das velas usadas nas embarcações a que se destina o arrais; modo de remediar avarias; governo de embarcações à vela e de propulsão mecânica; governo de embarcações a rumo de agulha; atracar, desatracar e varar numa praia; dar ou pegar num reboque; faróis e sinais sonoros regulamentares para as embarcações navegando ou paradas; regras para evitar abalroamentos; deveres do arrais; conhecimento das disposições regulamentares que lhes digam respeito; socorros a prestar a náufragos” (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, artigo 151.º, p. 1458).

¹³¹ O programa do exame para arrais de pesca costeira: “Condições gerais do rio, porto e zona da carta costeira correspondente, correntes, estoques de água, baixios, balizas, marcas, faróis e sinais sonoros para a navegação; conhecimento da arte de marinheiro; manobra de velas; modo de remediar avarias; governo da embarcação à vela; governo da embarcação a rumo da agulha; atracar, desatracar e varar numa praia; dar ou pegar num reboque; faróis e sinais sonoros regulamentares para as embarcações navegando ou paradas; conhecimento das regras para evitar abalroamentos; deveres do arrais; conhecimento sobre os primeiros socorros a prestar a náufragos, ideias gerais sobre a divisão zoológica dos peixes e diferentes órgãos que possuem; conhecimento dos peixes mais vulgares nos rios e portos da costa marítima; conservação do pescado e causas que podem acelerar a putrefacção; conservação das redes, encasques e sistemas empregados para impermeabilizar o fio e os cabos; conservação e arrumação de aparelho de anzol; lavagem e secagem, beneficiação das redes; conhecimento da legislação sobre malhagem de redes” (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, artigo 150.º, p. 1458).

¹³² Programa do exame para contramestre-pescador: “Recapitulação dos assuntos constantes do programa de exame para marinheiro: conhecimento perfeito da arte de marinheiro; manobra do aparelho, velas, âncoras e salva-vidas; significação dos sinais de uma bandeira do Código Internacional de Sinais; modo de remediar avarias no mar; substituição de lemes; maneira de governar uma embarcação a rumo da agulha; conhecimento geral da costa e da área da navegação costeira relativamente a baixos, correntes, marés, faróis, ventos dominantes, canais, barras, rios e portos de abrigo; conhecimentos gerais das cartas marítimas no que diz respeito a recortes da costa, sondas, qualidade de fundos e características dos faróis da costa e de portos;

funções. Para um inscrito marítimo poder transitar para a categoria de mestre costeiro-pescador, tinha de ter servido como contramestre-pescador durante pelo menos três anos numa embarcação de pesca, e tinha de provar, por exame¹³³, estar habilitado ao desempenho dessas funções (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, art.ºs 3.º, 59.º a 65.º).

No estuário do Tejo, a descendência dos marítimos continuava a embarcar com idade inferior à regulamentar (14 anos) e sem inscrição marítima, o que condicionava a obtenção de habilitações escolares, e as esposas também continuavam a embarcar sem cédula marítima, como era tradição nas comunidades avieiras dos concelhos de Vila Franca de Xira e de Benavente. Aliás, situação que só se veio a regularizar na década de 1990.

Quanto aos serviços de apoio à atividade dos pescadores na região de Lisboa, no início da segunda metade da década de 1960, em Paço de Arcos havia um serviço de vendagem de peixe, no Seixal uma seção da Casa dos Pescadores, um posto médico, uma seção desportiva e um salão de festas, na Trafaria havia o Centro de Assistência aos Pescadores constituído por postos médicos, postos de puericultura, creche e casa de trabalhos manuais, e em Vila Franca de Xira havia o serviço de vendagem de Peixe, um posto da Casa dos Pescadores e um posto médico (Ministério da Marinha, 1966a, p. 462). O “Apostolado do Mar”, que tinha instalações na Junqueira, beneficiou de novas instalações inauguradas a 18 de março de 1965, em Lisboa (Jornal do Pescador, Ano XXVII, n.º 315, 1965, p. 17-18).¹³⁴ No entanto, ainda que enquadrado na “obra social” do Estado Novo, este serviço nunca serviu a qualquer marítimo da zona do Tejo. A pesca artesanal era significativa do total das pescas portuguesas metropolitanas, o que constituía um importante valor económico e, não menos importante, o produto obtido maior valorização no mercado pelas suas melhores qualidades sápias.

O fundo de renovação e apetrechamento da indústria de pesca instituído pelo Decreto-Lei n.º 39:283 de 20 de julho de 1953, cuja vigência foi prorrogada pelo Decreto-Lei n.º 42:518 de 21 de setembro de 1959, até 1964 e no referente ao desenvolvimento da pesca artesanal concebeu 1.307 empréstimos para aquisição e renovação dos meios de trabalho dos pescadores artesanais no valor de 24.300.605\$80. Em 1964 ainda havia 10 empréstimos em curso em Lisboa, com um valor em dívida de 146.950\$10, um dos quais concedido neste ano, no montante de 6.038\$00. Estes empréstimos, que só podiam ser concedidos a pescadores de reconhecida idoneidade e no exercício efetivo da profissão, podiam ser utilizados para aquisição de novos motores, cascos, embarcações, redes de pesca e apetrechos de pesca diversos, e para reparações e consertos, e transferências de embarcações. A sua amortização continuava a fazer-se na base dos 10% do rendimento bruto do pescado vendido pelos

genéricas sobre os planos dos portos e barras da nossa costa; dar ou pegar num reboque em quaisquer condições; atracar e desatracar uma embarcação; regras para evitar abalroamentos, faróis, sinais sonoros e outros regulamentares, suas características; sinais de socorro; fundear e suspender; amarrar e desamarrar; conhecimento tanto das redes como de outros aparelhos de pesca e sua laboração; conhecimento dos peixes mais vulgares na costa de Portugal; conservação do pescado: causas que podem acelerar a sua putrefacção; emprego do gelo na conservação do pescado, seus inconvenientes e vantagens; forma de empregar o gelo na refrigeração do peixe; estiva do peixe pelo frio e pela salga; conservação das redes, encasque e sistemas empregados para impermeabilizar o fio e os cabos; lavagem e secagem, beneficiação das redes; principais pesqueiros da costa de Portugal; conhecimento da legislação sobre malhagem das redes” (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, artigo 148.º, p. 1457-1458).

¹³³ Programa do exame para mestre costeiro-pescador: “Noções elementares de cosmografia; coordenadas terrestres; divisão do tempo médio e legal; agulhas magnéticas; influência da aproximação de metais magnéticos na agulha; rumos verdadeiro, magnético e de agulha; declinação, desvio e variação total; abatimento; conversão de rumos; medição de velocidade de uma embarcação; noções elementares do fenómeno das marés; praia-mar e baixa-mar; sondagens; prumos; redução de sondas; cartas marítimas; leitura da carta marítima; cartas de pesca e litológicos; rumos na carta; breves noções de navegação costeira; faróis da nossa costa, características dos faróis e suas listas, enfiamentos e alinhamentos; posição do navio por duas ou três marcações e por marcação e distância; marcas de entrada dos portos do continente e sua utilização; diários náuticos e de pesca; deveres a observar durante o quarto na ponte; breves noções de meteorologia náutica; tonelagem de arqueação; bordo livre; manobra das embarcações fazendo uso do aparelho motor; atracar e desatracar; dar ou pegar num reboque em quaisquer condições; modo de remediar avarias; sinais sonoros e respectivas características; luzes empregadas pelos barcos de pesca e regras para evitar abalroamentos; conhecimento do Código Internacional de Sinais de uma bandeira; conhecimento dos regulamentos marítimos; combate a incêndios; modo de salvar pessoa ou objecto que caia na água; sinais de socorro; primeiros socorros a prestar a naufragos e sinistrados; uso do termómetro de profundidade; conhecimento tanto das redes como dos aparelhos de pesca e sua laboração; conhecimento da vida das espécies mais vulgares na costa de Portugal; conservação do pescado e causas que podem acelerar a sua putrefacção; emprego do gelo na conservação momentânea do pescado, seus inconvenientes e vantagens; forma de empregar o gelo na refrigeração do peixe; estiva do peixe pelo frio e pela salga; conservação das redes, encasque e sistemas empregados para impermeabilizar o fio e os cabos; lavagem, secagem e beneficiação das redes; conhecimento dos principais pesqueiros da costa de Portugal; extensão dos fundos e espécies existentes às várias profundidades; conhecimento da legislação portuguesa sobre pescas; convenções internacionais sobre pescas e conhecimento do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante” (Decreto-Lei n.º 45 969, 15 de outubro de 1964, artigo 147.º, p. 1457).

¹³⁴ O “Apostolado do Mar”, cujas instalações foram inauguradas na Junqueira, em Lisboa, em 20 de dezembro de 1949, pelo Almirante Américo Thomaz, então Ministro da Marinha, com a missão de apoiar os tripulantes dos navios que estavam longe dos seus lares, proporcionando melhor bem estar aos marítimos, beneficiou de novas instalações inauguradas a 18 de março de 1965, em Lisboa, para instalar marítimos que viessem visitar Portugal, independentemente da nacionalidade e da religião (Jornal do Pescador, Ano XXVII, n.º 315, 1965, p. 17-18).

beneficiários e cobrado por intermédio das Secções de Vendagem de Peixe. As embarcações adquiridas, motorizadas ou reparadas/consertadas constituíam garantia dos empréstimos efetuados, e por isso tinham de estar seguras na Mútua dos Pescadores e cativas ao Fundo de Renovação nas Capitânias e Delegações Marítimas. Como tal, os pescadores não podiam alienar as embarcações ou as artes sem a completa liquidação dos empréstimos (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 339, 1967, p. 67-68). Alguns armadores do Seixal aproveitaram a oportunidade para renovar a frota inadequada que tinha sido proibida de operar.

Após o II Plano de Fomento, cuja execução se prolongou desde 1959 a 1964, foram várias as dificuldades em elaborar um III Plano de Fomento, pelo que foi em primeiro lançado um Plano de Fomento Intercalar para o triénio de 1965-1967, com quase total ausência de investimento na pequena pesca artesanal. O foco foi menos a construção de novas embarcações para as grandes pescas, e mais a modernização das embarcações já existentes nestas pescas através da introdução de sondagem electroacústica para reforçar a capacidade de referenciação de cardumes, através da instalação de aladores mecânicos para facilitar a manobra das artes, e através do aumento da capacidade de conservação a bordo com a utilização do frio. Também há o reforço do frio em terra, com a construção e entrada em funcionamento de instalações frigoríficas de grande capacidade na doca de Pedrouços (e também Matosinhos) (Presidência do Conselho, 1968, p. 579). Só depois foi elaborado e posto em execução o III Plano de Fomento, para mais seis anos, entre 1 de janeiro de 1968 e 31 de dezembro de 1973 (Nogueira, 2000, p. 378). O investimento na fileira da pesca era cada vez mais direcionado às grandes pescas, e deixava de fora a pesca artesanal local.

O porto de pesca de Pedrouços foi inaugurado pelo Chefe de Estado em julho de 1966, resolvendo os problemas relacionados com a distribuição e fornecimento de peixe ao público, e melhorando as condições de armazenamento e descarga do pescado (Jornal do Pescador, Ano XXVIII, n.º 334, 1966, p. 20). O edifício da lota tinha 294 m de comprimento e três corpos distintos, 57 m de largura, e 20.600 m² de área pavimentada. Tinha portas abertas para a doca de seis em seis metros. Na sessão inaugural o Sr. Eng.º Pedro Nunes, Presidente da Administração-Geral do Porto de Lisboa, discursou enfatizando a dimensão da obra: “ (...) concluiu-se pela conveniência de se ampliar a doca, em termos de ficar com uma superfície molhada de setenta mil metros quadrados e uma extensão total dos cais acostáveis de 680 m; estas dimensões, conjugadas com este edifício principal - onde serão feitas a descarga, exposição, venda, acondicionamento e lançamento na distribuição do pescado - as quais se podem exprimir pela superfície total de pavimentos de vinte mil e seiscentos metros quadrados, vão permitir a movimentação diária da ordem de 400 toneladas” (Jornal do Pescador, Ano XXVIII, n.º 330, 1966, p. 39). A esta data faltava ainda construir os edifícios para desembarque do peixe miúdo, estimados em 30 mil contos, e ainda instalações para os serviços sociais (posto-médico, refeitório, dormitório, salas de estar, balneário, barbearia, e ainda um Lar do Pescador), para armadores, armazéns gerais e espaços destinados a laboratórios de investigação e à Escola de Pesca. A sociedade concessionária Docapesca - Sociedade Concessionária da Doca de Pesca, S. A. R. L., constituída em janeiro de 1959, tinha a competência de exploração e administração deste porto de pesca (o contrato de concessão por 25 anos tinha sido celebrado em fevereiro de 1961) (Jornal do Pescador, Ano XXII, n.º 265, 1961, p. 13-15; Ano XXII, n.º 267, 1961, p. 26-28).

Em 29 de agosto de 1966, entrou em funcionamento a lota do pescado de Pedrouços, na doca de pesca de Pedrouços, que passou a substituir os antigos locais de venda (mercados de peixe) de Santos e da Ribeira, movimentando o pescado capturado pelos navios da pesca do arrasto, tanto da costa como do alto, e também o proveniente da pesca artesanal (o que incluía o produto da pesca do estuário do Tejo) (Lemos, 1963, p. 47; Jornal do Pescador, Ano XXVIII, n.º 334, 1966, p. 20-23). Esta obra obrigou à revisão da hierarquia portuária, passando Lisboa a ser o grande porto nacional do arrasto, bem como à redefinição do sistema de distribuição de peixe por todo o país.

Em novembro de 1966 foi publicado em Diário do Governo um Decreto a autorizar a Administração-Geral do Porto de Lisboa a celebrar contrato para a execução da empreitada de construção do cais para descarga do peixe miúdo na doca de Pedrouços, pela importância de 8.855.535\$00, que poderia ser acrescida da quantia de 644.465\$00 para pagamentos de encargos resultantes do aumento da quantidade do trabalho ou eventuais alterações ao projeto (Jornal do Pescador, Ano XXVIII, n.º 334, 1966, p. 43). Em finais de 1969, quando ainda faltava construir instalações essenciais para o máximo aproveitamento deste complexo, nomeadamente armazéns gerais, armazéns e escritórios para armadores, novos armazéns para os grandes comerciantes de pescado, e instalações para movimentação do peixe miúdo de forma a transferir para aqui o peixe da pesca costeira e artesanal, centralizando na Docapesca toda a primeira venda de pescado de Lisboa, já se descarregava aqui 67% da produção de arrasto nacional (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 371, 1969, p. 57). A centralização da venda do peixe miúdo na Docapesca acabou com o ritual quotidiano

da atividade piscatória em frente ao Cais do Sodré e ao cais do Gás, para abastecimento do Mercado da Ribeira, que era digno de registo.



FIGURA 30 | Edifício da Docapesca em Pedrouços (1970).

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 375, 1970, p. 65.

Nesta doca de pesca de Pedrouços passaram a funcionar, lado a lado, a primeira (doca) e a segunda venda (comércio). Na primeira venda saía o pescado desembarcado pelos barcos do arrasto costeiro português (e outras embarcações nacionais) e o pescado capturado na Mauritânia e Marrocos. Só podiam comprar peixe os intermediários com cartão de acesso à lota. A segunda venda, que tinha toda a qualidade de pescado e marisco proveniente de outros portos nacionais e de outros países, só começava depois de encerrar a primeira, e decorria até ao início da manhã do dia seguinte. Qualquer pessoa podia comprar nesta segunda venda. De acordo com o Sr. Joaquim Piló, Presidente do Sindicato dos Pescadores Livres e Profissões Afins, já a Doca de Pedrouços estava a funcionar como doca de pesca e ainda havia embarcações entre 28 e 29 metros, provenientes de Marrocos, a descarregar no mercado da Ribeira (no Cais do Sodré). Situação que se manteve ainda por um ou dois anos.¹³⁵

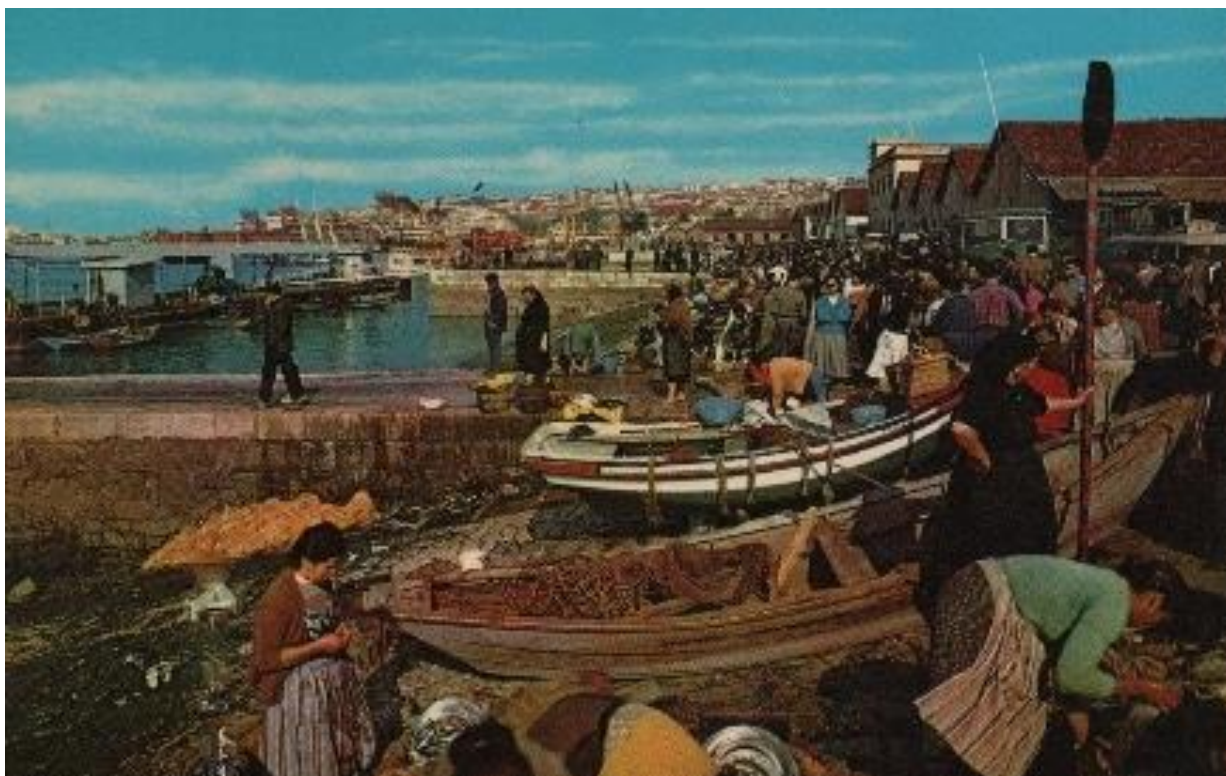


FIGURA 31 | Separação do peixe, lavagem e comercialização no Cais da Ribeira (c. 1960).

Fonte: Lisboa Postais Blogspot.

¹³⁵ Entrevista nas instalações do Sindicato dos Pescadores Livres e Profissões Afins, em Santos (Lisboa), em 15/02/2019. Os serviços de primeira e segunda venda de pescado em Lisboa encerraram no início do século XXI, uma decisão política que levou a Docapesca Porto e Lotas, S.A. a transferir a sua sede de Pedrouços, onde desde 1956 funcionava a doca (Decreto-Lei n.º 40764 de 7 de setembro de 1956), para o Edifício Vasco da Gama, em Alcântara.

Para avaliar a dinâmica dos últimos trinta anos do setor das pescas industriais e artesanais o Gabinete de Estudos das Pescas publicou, em 1966, “A evolução das pescas e o seu contributo para o abastecimento alimentar do país”, que contempla um capítulo dedicado à “pesca artesanal e sua valorização” (AAVV., 1966, p. 149-153). No entanto, este capítulo tem apenas cinco páginas, sendo que a obra tem um total de mais de 160 páginas, o que por um lado reflete a ausência de elementos concretos de estatística destas pescas, um problema transversal aos tempos, e por outro lado reflete a condição secundária a que esta modalidade era votada, ainda que neste trabalho se assuma absolutamente o contrário.¹³⁶

A definição de pesca artesanal usada nesta altura, e que é arquivada nesta obra, não é muito diferente da que hoje usamos, entendendo “aquela que é exercida por pequenas embarcações, com reduzidos meios de captura, a limitada distância da costa e na qual não intervêm entidades às quais se possam chamar «patrões e empregados»”. No entanto, nesta altura o proprietário da embarcação era, por via da regra, “um dos seus tripulantes, com a categoria de «mestre» e a sua companha muitas vezes constituída por um só «companheiro», raro excede quatro homens, salvo nas chavegas”. O produto da pesca era dividido pelos camaradas por partes ou quinhões, “beneficiando em geral a embarcação e as artes, cada uma de um «quinhão» igual ao dos «companheiros»”. A venda do peixe artesanal fazia-se nos portos e praias onde os barcos varavam e descarregavam “pelo sistema de leilão ou hasta pública, mas na presença de, pelo menos, um guarda fiscal”, isto onde ainda o Serviço de Vendagem não tinha chegado (AAVV., 1966, p. 150).

Em síntese, os parcos dados apresentados nesta obra evidenciam uma tendência geral crescente de motorização das embarcações empregadas nas fainas artesanais, usando preferencialmente gasóleo em detrimento do petróleo e da gasolina, e de construção de novas embarcações com maior arqueação e força motriz, uma realidade que já tinha expressão na Delegação Marítima da Trafaria, mas ainda incipiente no Barreiro e sobretudo em Vila Franca de Xira, onde em 1966 apenas havia uma embarcação motorizada com menos de cinco toneladas de arqueação (AAVV., 1966, p. 149-153).

Em 1965, inclusive, começa a tendência de decrescimento dos desembarques que se iriam acentuar na década seguinte, não porque tenha existido redução das capturas e desembarques em águas interiores, no estuário do rio Tejo mantinha-se com oscilações normais o volume de capturas, mas pela redução da produção da frota de pesca do bacalhau e do arrasto.

É fácil perceber como se chega a este quadro de declínio. Como já referimos, após a II Guerra Mundial fortaleceram-se os movimentos de extensão das soberanias a novas áreas marinhas e muitas nações declaram unilateralmente zonas de pesca exclusivas e reforçam com sucesso as suas capacidades de capturas e aumentam o esforço de pesca (uma iniciativa esboçada no período entre as duas guerras mundiais), e isso perturbou o equilíbrio biológico dos oceanos, afetando a todos. “Entendia-se então, um pouco por toda a parte, que as possibilidades dos mares, em matéria de pesca, constituíam um manancial praticamente inesgotável” (Medeiros, 2006, p. 161), como também defende Duarte (2011, p. 9). Era um problema internacional com fortes impactos em Portugal, e que iria levar à alteração da política de pesca, especialmente da grande pesca, o que ainda indiretamente iria afetar a pesca artesanal local.

Orlando Ribeiro na obra *Mediterrâneo: ambiente e tradição* (1987 [1968]) voltava a defender a regularidade da indústria de pesca, salientando que “com uma frota de uns setenta bacalhoeiros” Portugal era “o único país de latitude subtropical que envia navios aos mares enevoados da Terra Nova e da Gronelândia” (Ribeiro, 1987 [1968], p. 178). Para além da dimensão da frota, os dados também mostram que as embarcações eram mais produtivas por via da modernização, o que justifica a redução do número de pescadores. Assim era, mas apesar do esforço não conseguíamos capturar bacalhau suficiente para alimentar a nossa população (abastecer o mercado interno), em grande medida por esta ser uma espécie densamente consumida. Para Orlando Ribeiro isso não acontecia por negligenciarmos o nosso potencial de pesca, mas por falta de recursos para investir em infraestruturas e equipamentos, e porque o peixe era muito importante na dieta alimentar portuguesa, o que ainda hoje se verifica - Portugal é o maior consumidor de peixe *per capita* na Europa e o terceiro maior no mundo (dados de 2017). A solução é reforçar o investimento nas grandes pescas e na pesca do bacalhau das águas longínquas, que estavam a perder fulgor, e não a pequena pesca e a pesca artesanal, que mantinha o vigor e estava a ultrapassar a capacidade de capturas das pescas longínquas.

¹³⁶ “De todas as modalidades da pesca profissional aquela que pela sua natureza e condições específicas tem sido, em quase todos os países, a mais abandonada dos poderes públicos como do interesse geral, é, sem dúvida, a pesca artesanal. Entre nós, porém, pode-se orgulhosamente afirmar o contrário, pois desde os primeiros tempos da história pátria que o artesanato piscatório mereceu dos nossos reis e, modernamente, da orgânica corporativa, não só especial atenção, mas ainda carinhoso desvelo que em breve se transformou em obra-modelo e assistência, no mais lato significado do termo” (AAVV., 1966, p. 149).

A Lei n.º 2133, de 20 de dezembro de 1967, que determinou as bases da organização e execução do III Plano de Fomento entre 1968 e 1973, previa para o Continente e Ilhas um programa sectorial para as pescas, tendo para isso sido autorizado o Fundo de Renovação e de Apetrechamento da Indústria da Pesca a contrair na Caixa Geral de Depósitos um empréstimo amortizável até ao montante de 176 000 000\$00 (Decreto-Lei n.º 49 293, de 08 de outubro de 1969). Este Plano vigorou com Marcelo Caetano no cargo de Presidente do Conselho, exprimia a nova política económica de dinamização da indústria privada e consolidação dos grandes grupos económico-financeiros, e tinha como objetivo aumentar os meios de produção e a produção para inverter a quebra acentuada de desembarques e fomentar o consumo (Presidência do Conselho, 1968, p. 583-584). Era a resposta possível e que na altura se considerou adequada.

No caso da pesca artesanal, onde se empregavam 35 mil pescadores e de onde provinham as espécies mais valiosas, com este Plano previa-se que passasse das 50 mil toneladas de desembarques em 1968 para as 55 mil toneladas em 1973, à razão de mil toneladas de aumento por ano, de um total de 574.300 toneladas desembarcadas pelo conjunto das pescas nacionais em 1973. Admitia-se que estes quantitativos pudessem sofrer oscilações devido aos condicionalismos muito particulares que caracterizavam a pesca local, e definia-se como estratégia para atingir essa meta a motorização e reparação de embarcações e a renovação de apetrechos de pesca, no investimento total a realizar durante o hexénio, de 12 mil contos (Presidência do Conselho, 1968, p. 583-584, 589-590, 594). A pequena pesca artesanal realizada no rio Tejo, quer pelas comunidades avieiras da margem Norte e pelas comunidades da margem Sul (ou do Mar da Palha), quer pelas comunidades da foz, foi pouco beneficiária desses recursos, provavelmente por desconhecimento, uma vez que muitos deles não integravam a Casa dos Pescadores (e essa era condição para serem elegíveis para os apoios). Os poucos beneficiários na zona do Tejo, e apenas na Trafaria (a maior parte das embarcações registadas em Lisboa eram de pesca longínqua), foram armadores da pesca artesanal costeira.

Nesta altura, na Delegação Marítima da Trafaria o processo de inscrição de uma nova embarcação passava por várias fases: primeiro, o carpinteiro naval comunicava ao delegado marítimo a intenção de construir uma nova embarcação, quase sempre em madeira de pinho nacional, indicava a finalidade pesca local, as características da embarcação e o custo global de construção, quem mandou construir e pagou, e pedia a emissão de “licença de construção”. De seguida, o Delegado Marítimo emitia a licença, e o construtor liquidava o prémio. Quando a embarcação estivesse construída, o construtor emitia o “certificado de construção”, um documento onde se identificava como construtor, identificava o estaleiro, identificava a embarcação e as suas características técnicas, e identificava o valor de produção que nessa data já estava liquidado. De seguida, quem mandou construir a embarcação requeria ao Delegado Marítimo o registo da embarcação na Delegação Marítima da Trafaria, para se empregar ao serviço da pesca local, e indicava a denominação que queria, juntando para o efeito comprovativo da licença de construção e do pagamento dos respetivos emolumentos. São disso exemplo o processo de registo das seguintes embarcações: “Ana e Luís”, registo TR-1155-L, “Tita”, registo n.º TR-1302-L, já abatida, “Kátia”, TR-1172-L, “Anizé”, registo n.º TR-1273-L, “Venância”, registo n.º TR-1015-L (inicialmente de nome “Bonanza”), cujo processo está documentado a seguir, e outras. Este processo entretanto reformulado terá terminado no início da década de 1980, uma vez que a partir de 1986, os pedidos de construção de novas embarcações, ou de alteração às embarcações, bem como as autorizações para utilizar as diferentes artes de pesca, estavam na dependência da ex-Direção-Geral das Pescas (DGP). Os principais construtores de embarcações na foz do rio Tejo, que faziam mais de 60% das embarcações de pesca local nesta década registadas na Trafaria, eram José Gouveia, construtor naval, responsável do estaleiro naval de Porto Brandão, e não muito distante o estaleiro naval no Talaminho, onde era responsável o carpinteiro naval José Alves da Silva (DMT, Livro n.º 4 - Registo de Propriedade de Embarcações de Pesca - 1956/1977, fl. 34 e 34v; DMT, Livro n.º 5 - Registo de Propriedade de Embarcações de Pesca - 1967/1975, fl. 72 e 72v).

As pescas em Portugal eram classificadas como industriais ou artesanais, um pouco à semelhança do que acontecia nos demais países europeus. As pescas artesanais eram as exercidas por pescadores isolados ou com companhias que repartiam entre si tanto as despesas como os lucros, como acontecia no rio Tejo, e as pescas industriais eram “exercidas por conta de um «armador» ou empresário, proprietário da embarcação e da arte, e nas quais os pescadores são remunerados com salário fixo e uma participação no produto da venda das capturas”. Quanto às zonas de pesca, as locais e costeiras eram artesanais, e as do alto e longínquas eram industriais (Ministério da Marinha, 1966a, p. 431).

A principal pescaria artesanal realizada no estuário do rio Tejo, nesta altura, continuava a ser o arrasto de vara, juntamente com a pesca com rede corvineira e a pesca do tapa-esteiros, arte também conhecida por estacada, cerco ou armação, praticada pelas comunidades piscatórias da margem sul do rio Tejo, mas sobretudo pelos marítimos do Montijo e do Barreiro, como se verá com maior pormenor

mais à frente. A pesca com redes de emalhar de um pano (rede corvineira), dirigida à captura de corvina-legítima, praticamente desapareceu nesta década. Ainda assim, eram várias as embarcações registadas na pesca local na Delegação Marítima do Barreiro que se dedicavam a esta atividade, de que se destacam: em 1960, no Montijo, a canoa “Estrela do Dia”, registo n.º B-20-L, com 5,17 de tonelagem bruta, propriedade de José Neto Aranha, que operava nesta arte com um arrais, José Neto Aranha Júnior, e dois pescadores, António José Lopes e Domingos Ferreira Pinho, e a canoa “Rosa”, registo n.º B-40-L, com 4,51 de tonelagem bruta, propriedade de António de Paiva Menisse, que era simultaneamente o arrais, e operava com o camarada Manuel Lopes; em 1960, no Samouco, a canoa “Primavera”, registo n.º B-283-L, com 5,60 de tonelagem bruta, propriedade de António Faustino Castanheira, que era tripulada por três marítimos, um arrais, que era o proprietário, e dois pescadores, Francisco Tavares Fontes e Francisco Clemente da Silva. Nos anos seguintes, até próximo do final da década, estas embarcações continuaram a dirigir a pesca às corvinas, apenas houve alteração a alguns elementos da tripulação (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl.1v-5, 56v-57, 64v-65; DMB, Livro 7 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1962/1964, fl. 12v-13).

O arrasto de vara para captura do camarão mouro, e outras espécies, nomeadamente linguados e patruças, continuava a ser a arte em destaque no estuário do rio Tejo. Na fotografia a seguir constam vários pequenos barcos na Ribeira de Lisboa, uns encalhados em terra para descarregar, rodeados de varinas, outros em água amarrados às muralhas, e em todos se pode ver que tinham a bordo esta arte, o que é significativo da importância desta arte.



FIGURA 32 | Embarcações de pesca no Cais da Ribeira (Lisboa) carregando o arrasto de vara (c. 1960).

Fonte: Biblioteca de Arte-Fundação Calouste Gulbenkian [CFT164.23404]. Fotógrafo: Estúdio Horácio Novais.

A comunidade piscatória do Montijo tinha na pesca do tapa-esteiros a sua principal atividade, à qual afetava dezenas de embarcações numa altura em que nem sequer tinha cais de pesca para embarque e desembarque. As embarcações ficavam encostadas aos muros, e era no moinho de maré que os pescadores montijenses guardavam os apetrechos de pesca (Aleixo, 1991, p. 8-9). Não obstante, é da comunidade piscatória do Barreiro que nos chega uma descrição da utilização do tapa-esteiros nesta altura:

“Ainda hoje no Barreiro uns tantos se dão à faina da pesca, daquele peixe impossibilitado de fugir, quando a maré vaza. São assim pescados, o safio, a enguia, o charroco, o linguado, o robalo, a tainha, etc., bem como algum marisco, em especial a lambujinha (terno genuíno local), pequena espécie bivalde [bivalve] da família das amêijoas, que ainda é vendido por medida de chávenas e tijelinas [tigelinas] pelas portas da vila. Outros ainda apanham camarão miudo, conhecido pela espécie de camarão mouro. Há ainda as ostras, quase exclusivamente colhidas na ribeira de Coína. Eram estes moluscos antigamente abundantes em toda a faixa litoral do Barreiro e os mais saborosos que se vendiam em Lisboa” (Jornal do Pescador, Ano XXVIII, n.º 334, 1966, p. 35-38).

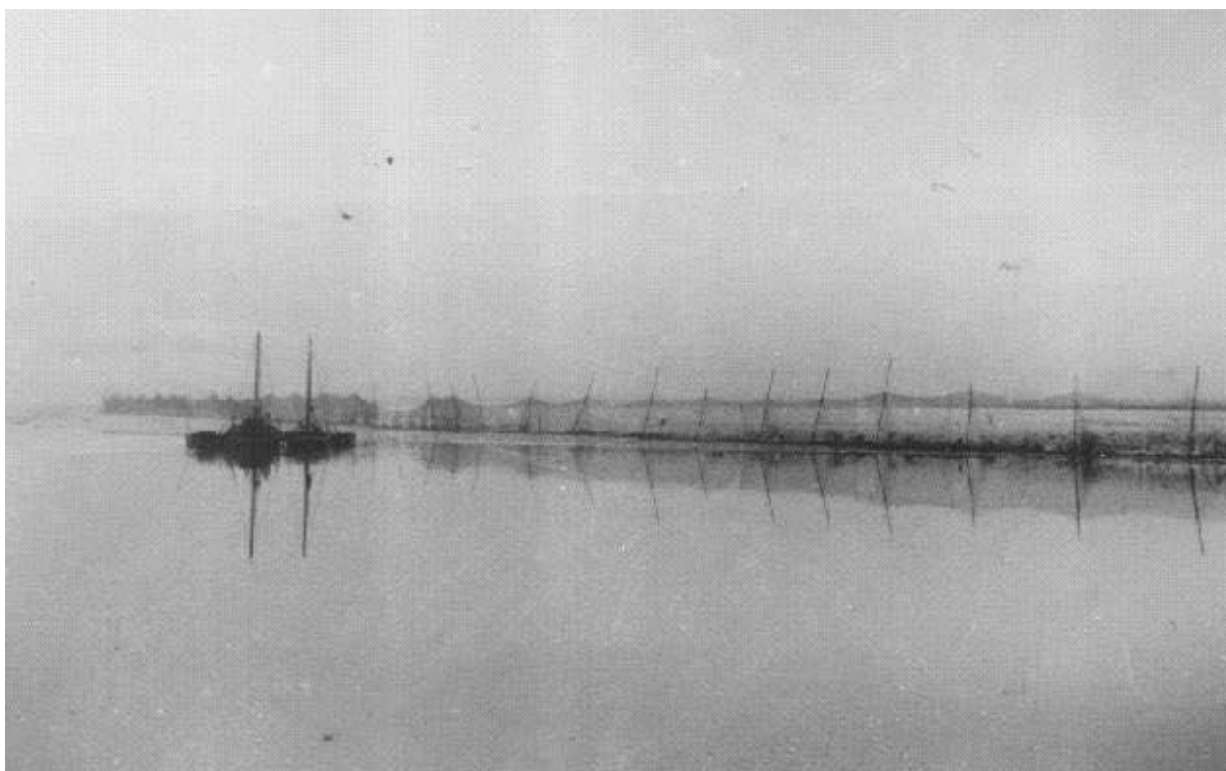


FIGURA 33 | Arte do tapa-esteiros (também designada por cerco, estacada ou armação). A companhia aldeana está à espera do fim da vazante para percorrer em grupo o perímetro do lance junto às redes erguidas e estancadas nas varas para recolher manualmente o peixe contido ao longo do “arraças”. Rio Tejo, Montijo, 1961.

Cedida gentilmente pela AMO-TE Montijo - Associação Cultural, em 27/12/2019.

As comunidades piscatórias do Tejo continuavam a dedicar-se à apanha de plantas marinhas, utilizando as embarcações da pesca artesanal local. No Montijo, em 1960, era o caso da caçadeira “Murraceira”, registo n.º B-90-L, com 0,380 de tonelagem bruta, propriedade de João da Veiga, que era simultaneamente o único tripulante na categoria de encarregado. Em 1961, à caçadeira “Murraceira” juntou-se nesta atividade a canoa “Zequinhas”, registo n.º B-259-L, com 5,09 de tonelagem bruta, propriedade de José Luís Tavares Castanheira, que era simultaneamente o encarregado e único tripulante. Nos anos seguintes, pelo menos até 1964, estas embarcações continuaram a empregar-se na apanha de plantas marinhas, e surgiram outras, por exemplo, em 1963 o bote “Holita”, registo n.º B-284-L, propriedade de Manuel António Francisco Vales Júnior, residente no Alto da Paiva, que era também o encarregado e único tripulante (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 8v-9, 66v-67, 80v-81; DMB, Livro 7 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1962/1964, fl. 21v-22, 68v-70, 81v-82). A apanha de plantas marinhas não era exclusiva das embarcações de pesca profissional, também havia embarcações afetas ao tráfego local, tripuladas por pescadores, com a mesma

autorização, como acontecia em 1962 com a canoa “Flor do Mar”, registo n.º B-2029-TL, do Samouco, propriedade de Manuel Pereira Júnior, tripulada pelo arrais José Eduardo Ferreira (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 91v-92). No final da década de 1960, no conjunto da zona Centro, Lisboa surgia em segundo lugar na apanha de plantas marinhas industrializáveis (excluía os sargaços e moliços empregues na agricultura), especialmente de algas agarófitas, o que revela a expressão da atividade (Ministério da Marinha, 1971, p. 101).

As comunidades avieiras de Porto a Alto à Chamusca, pressionadas pela redução da piscosidade, especialmente do sável, onde retiravam os maiores rendimentos, aventuraram-se para mais próximo da foz, para zonas onde já tinham estado a vender melões, e outros produtos, nomeadamente Vila Franca de Xira, Alhandra e Póvoa de Santa Iria, no rio Tejo (Souto, 2003, p. 191), e também Porto Alto, no rio Sorraia (Honório *et al.*, 1982, p. 358-359). Aqui permanecem até aos dias de hoje beneficiando da riqueza do estuário, um habitat vital para várias espécies e um ponto de passagem para as espécies migratórias entre o meio marinho e fluvial. Ao nível dos sistemas de pesca, utilizavam artes sedentárias ou artes de arco (atensão, botirão, nassa, tranquete, galricho e tubarão), cercos (tapa-esteiros, tarrafa ou redondo), tresmalhos (branqueira, savará, sabogar), arrastos (varina, sabogeira, chinha e arrasto de vara) e aparelhos de mão (fisga e linha).

Como referem Honório *et al.* (1982, p. 358-359), que escreveram sobre a pesca fluvial na margem esquerda do Tejo, de Porto Alto à Chamusca, o abandono de aldeias piscatórias mais a montante e a constituição de comunidades piscatórias próximo da foz, onde era maior a abundância de pescado e mais próximas do mercado, foi uma consequência da construção de barragens, que afetou as populações das espécies mais rentáveis, como os sáveis, da ação dos arrastos à boca do Tejo, da “concorrência do peixe do mar”, decorrentes da expansão da rede de comercialização e da melhoria das condições de transporte e refrigeração, e das inundações periódicas do Tejo, que muitas vezes destruíam aldeias completas. Acrescentaríamos a poluição da água, por descargas de efluentes urbanos, industriais e agropecuários.

As comunidades avieiras da Póvoa de Santa Iria, em Vila Franca de Xira, e de Porto Alto, em Benavente, foram as últimas a ser constituídas por marítimos provenientes de aldeias piscatórias mais a montante. O núcleo piscatório de Porto Alto, constituído em 1961, por marítimos provenientes de aldeias piscatórias mais a montante, nomeadamente de Conchoso, em 1966 já dispunha de um total de quinze embarcações destinadas à pesca, do tipo saveiro, todas motorizadas e adquiridas em Vila Franca de Xira (Honório *et al.*, 1982, p. 358-359, 362-364).

A comunidade avieira da Póvoa de Santa Iria merece destaque pela resiliência dos antigos mestres de pesca, que lutaram/pressionaram por melhores condições de vida, e em segundo pela política para as pescas seguida pelo Estado Novo, porque fez o que hoje nenhuma Câmara ou sequer o Estado Central faria. Talvez por isso ainda hoje o Comandante Tenreiro é aqui comentado sem desdém por alguns dos pescadores mais antigos, sendo praticamente desconhecido para os mais novos.

Estes pescadores avieiros e as suas numerosas famílias, com muitas crianças, castigados com condições de habitabilidade precárias por falta de condições económicas, viviam em barracas de lata e nas bateiras. No inverno do ano de 1965 seis famílias tentaram estabelecer-se em terra e construíram casas (barracas) em madeira em terrenos pertencentes ao Porto de Lisboa na zona da Póvoa de Santa Iria, procurando melhorar a sua condição de vida. Ainda não tinham estreado devidamente as suas casas já a polícia estava a proceder à sua demolição e ao transporte dos resíduos, deixando as famílias novamente sem casa. No dia da demolição, desgostosas e feridas, e também para mostrarem que não desistiam, as pessoas dormiram todas ao redor de uma fogueira, nesta que era uma noite fria. Foram-lhe concedidas tendas, algumas até pela Cruz Vermelha Portuguesa, que lhe serviram de abrigo durante algum tempo (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 341, 1967, p. 23-24; João & Dinis, 1982, p. 6).

Mais tarde, em entrevista ao jornal “Notícias da Póvoa”, o arrais João Maria Lobo referia que a ideia de dormir à volta da fogueira durante as noites frias do inverno foi de Manuel Joaquim, atitude que deu força aos demais e acabaram por lhe seguir o exemplo (João & Dinis, 1982, p. 6).

Nesta altura, o drama social destes pescadores foi tema de debate público, e o Governo comprometeu-se em construir novamente as casas, mas acabou por ir mais além e construiu um bairro, um total de 32 novas casas pré-fabricadas dispostas em três linhas, duas paralelas à linha de água e disposta na perpendicular, entregues a 32 famílias de pescadores. A cerimónia de entrega das habitações aconteceu no dia 1 de junho de 1967, e contou com a presença do Almirante Henrique

Tenreiro (que não faltava a um evento, e era frequentemente condecorado¹³⁷), do Presidente e Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, e do deputado Francisco Cazal-Ribeiro (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 341, 1967, p. 23-24).¹³⁸

“Gente humilde que se instalara na zona ribeirinha de Vila Franca de Xira, para se dedicar à captura dos peixes das águas do rio, entre os quais avulta a tão apreciada enguia, improvisou as suas habilitações nas próprias bateiras ou em modestas barracas de muito mau aspecto. Sem conforto, nem higiene (...). É que os pescadores-avieiros impuseram a si próprios viver junto do rio para, dia e noite, melhor vigiarem as suas artes de pesca lançadas nas águas suaves do estuário na zona de mais calma” (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 341, 1967, p. 23).

Foi Maria José Guerra, ainda hoje pescadora, casada com José Henriques Simãozinho, arrais de pesca, ambos proprietários e armadores da embarcação “Leão das Ondas” (registo n.º VX-716-L), que em nome da comunidade Avieira entregou ao Almirante Tenreiro um ramo de flores em sinal de agradecimento pelo seu empenho na construção do novo bairro dos pescadores.¹³⁹

Terminava desta forma o problema dos avieiros da Póvoa de Santa Iria, que se arrastava e que parecia não ter solução, primeiro, porque viviam literalmente em cima do rio e aí não era possível construir casas, segundo, porque para a organização corporativa das pescas não eram “verdadeiramente pescadores com a sua actividade devidamente regularizada nas pescas industrial ou artesanal”, “não tinham quaisquer direitos sindicais” e “quase viviam clandestinamente no exercício de uma actividade não oficializada” (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 341, 1967, p. 23).

Foi um processo longo, iniciado com a Junta Central das Casas dos Pescadores a entregar-lhes cédulas marítimas, ficando estes pescadores obrigados a pagar uma quota mensal de 5\$00, sendo que dispunham da mesma assistência médica e educacional nos mesmos moldes em que chegava aos demais pescadores de todo o país, e terminado com a entrega das casas, que foram construídas numa faixa de terreno no litoral da Póvoa de Santa Iria



FIGURA 34 | Cerimónia da entrega de 32 casas pré-fabricadas aos pescadores avieiros da Póvoa de Santa Iria, em 1.06.1967.

Descrição: (i) Jovens pescadores avieiros a reparar as redes em frente às novas casas; (ii) Mãe e filho a testarem a nova casa; e (iii) Comunidade Avieira em festa, e as muitas crianças a brincarem.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 341, 1967, p. 23-24.

com a anuência do Eng.º Pedro Nunes, Administrador-Geral do Porto de Lisboa (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 341, 1967, p. 23-24).

Pouco depois seria criado o posto da Guarda Fiscal da Póvoa de Santa Iria, para fiscalizar as mercadorias que as fragatas aqui vinham descarregar (como já referimos, o cais das fragatas era mesmo ao lado do cais dos pescadores), e também o peixe capturado pelos pescadores.

Após se fixarem na margem ribeirinha da Póvoa de Santa Iria, durante algum tempo a convivência dos avieiros com as gentes da terra foi complicada, mas por fim acabaram amigos, acontecerem casamentos entre filhos de avieiros com filhos das gentes da terra, o que ajudou a solidificar a amizade (João & Dinis, 1982, p. 6), e os avieiros anos mais tarde viriam colaborar com as instituições locais, nomeadamente com os bombeiros, como veremos a seguir.

As varinas, que já existiam em Lisboa antes da existência da linha de comboio entre Lisboa e Porto, iniciada a partir de 1864, na segunda metade desta década começaram a desaparecer da baixa da cidade de Lisboa, o que foi acontecendo à medida que a malha urbana lisboeta se alterou e à medida que o peixe fresco foi sendo substituído pelo peixe congelado. Saíram das ruas e começaram a estabelecer-se em bancas ou lojas, e os seus filhos e filhas escolheram outras profissões, que não pescas ou venda de pescado, respetivamente. O que estava predestinado a acontecer. Quando o Gabinete de Estudos das Pescas propôs a reorganização do sistema de venda, em meados de 1950, notou que era urgente “equipar o maior número possível de estabelecimentos com instalações para a conservação do peixe, dotando-os de armários e balcões frigoríficos, e apetrechar devidamente, também pelo frio ou isolamento, os meios destinados à distribuição do pescado”, o que teria como consequência a redução do número de varinas (AAVV., 1956, p. 28).

Em julho de 1968 foram concluídas as obras das novas instalações da Escola Profissional de Pesca “Doutor Gonçalves Proença” em Pedrouços (onde é hoje o Centro Champalimaud), um vultuoso empreendimento inaugurado em 3 de outubro de 1970 e que ocupou uma área ribeirinha de 2200 metros quadrados e tinha capacidade para receber 200 alunos em regime de internato (Jornal do Pescador, Ano XXX, n.º 351, 1968, p. 29-30; Ano XXXII, n.º 382, 1970, p. 11-21). O objetivo era reforçar a capacidade de formação de marítimos para que as empresas pudessem dispor de mão-de-obra qualificada que pudesse acompanhar o reapetrechamento técnico das frotas, o que era mais relevante para as pescas industriais, do arrasto, do bacalhau e da sardinha, do que as artesanais. Desta escola saíram nos tempos mais recentes muitos pescadores e arrais que hoje operam as embarcações locais nas águas interiores não marítimas do rio Tejo.

Em 1969, no último dia da festa de S. Pedro (ou festa dos pescadores), o Almirante Henrique Tenreiro visitou a vila do Montijo e pela ocasião concedeu um donativo de cem mil escudos à Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), e prometeu a construção de habitação próprias para os pescadores (novo bairro piscatório) e novas instalações para a Casa dos Pescadores (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 367, 1969, p. 24). Era uma promessa antiga que nunca se chegou a concretizar, como veremos a seguir, muito devido aos choques petrolíferos e à crise mundial da década de 1970. Nesta altura já a pesca de águas distantes era menor do que a pesca das águas costeiras, razão principal do declínio de toda a fileira da pesca.

¹³⁷ Neste mês a Câmara Municipal de Tavira deliberou por unanimidade e por aclamação atribuir-lhe o título de cidadão honorário em reconhecimento pela sua colaboração na desafetação do Domínio Público Marítimo da ilha de Tavira (Jornal do Pescador, Ano XXIX, n.º 341, 1967, p. 24).

¹³⁸ Segundo João & Dinis (1982, p. 6), as construções foram mandadas fazer pelo Porto de Lisboa, e os pescadores tinham de pagar renda à Caixa Geral de Pensões.

¹³⁹ Conversa com Maria José Guerra no seu espaço de arrumos de artes e aprestos junto ao cais de pesca da Póvoa de Santa Iria, em 22/02/2019.

III.1.15.4.1. Década de 1960 - Documentação de valor informativo e histórico.

Documentos necessários e sequência do processo de registo de nova embarcação para a pesca local na Delegação Marítima da Trafaria, sistema que vigorou praticamente até à adesão à União Europeia. Processo embarcação “Bonanza”, conjunto de identificação TR-1015-L

1 - Comunicação do carpinteiro naval ao delegado marítimo da intenção de construir uma nova embarcação; 2 - Emissão de licença pelo delegado marítimo; 3 - Após a construção da embarcação, o construtor emitia o “certificado de construção”; 4 - O proprietário requer ao delegado marítimo o registo da embarcação na Delegação Marítima da Trafaria, a seu favor, para se empregar ao serviço da pesca local, e indica a denominação, juntando para o efeito comprovativo da licença de construção e do pagamento dos respetivos emolumentos. De seguida é emitido o Título de Registo de Propriedade onde eram anotadas as datas das vistorias, licenças e pagamento de emolumentos.

Carta datada de 31 de julho de 1968, dirigida ao Delegado Marítimo da Trafaria, pela qual José Alves da Silva, construtor naval, com estaleiro particular no Caramujo, Cova da Piedade, requereu a necessária licença para construir uma embarcação tipo chata em madeira de pinho nacional, por sua conta e ordem, para comercializar, com 4,60 m de comprimento, 1,74 m de boca e 0,51 m de pontal.

Nos termos da Lei não é permitido aumentar o número de linhas deste papel ou escrever nas suas margens.



*Deputado
Municipal
Trafaria*

Exm^a. Senhor

Delegado Marítimo da Trafaria

José Alves da Silva, construtor naval, com estaleiro particular no Caramujo, Cova da Piedade, requiere a V. Ex^a. a necessária licença para construir uma embarcação tipo chata, em madeira de pinho nacional, por sua conta e ordem, que se destina á venda, mui respeitosa-mente, pede deferimento.-----

Comprimento.....4,m60

Boca.....1,m74

Pontal.....0,51

Requiere a V. Ex^a. a necessária licença

IEB. M. DA TRAFARIA

EI-11230
1-8-1968

Trafaria, 31 de Julho de 1968

O requerente

José Alves da Silva

Em 1 de agosto de 1968, o Delegado Marítimo da Trafaria emitiu a Licença n.º 1131 para José Alves da Silva construir uma embarcação tipo chata em madeira de pinho nacional com 4,60 m de comprimento, 1,74 m de boca e 0,51 m de pontal.

D. M. M. 113



(a) _____
Licença n.º 1131
Por esta _____ se concede licença
para José Alves da Silva, capitão do
val, de construir, por sua conta e ordem
uma embarcação tipo chata, em ma-
deira de pinho nacional que se des-
creva a seguir tendo as seguintes carac-
terísticas: Compr. 4,60 - Boca 1,74 e Pon-
tal 0,51. _____, em 1
de Agosto de 1968.

Junta Autónoma	.....	\$
Licença de pesca-taxa fixa	.....	\$
Emolum. das Capitánias	.....	5,00
Aquário Vasco da Gama	.....	\$
Impressos	.....	40
Arredondamento	5.61	1,00
Soma	.....	6,40
Emolumentos pessoais	.....	\$
Verba n.º 1466	Total que pagou	6,40
Imposto do selo (b)	10,00	10,00
		16,40



O (c) _____
(d) Mauá Costa
1.º de Agosto
1968
ESODOS



- (a) Capitania do porto de... Delegação marítima de... ou Posto marítimo de...
- (b) Em estampilhas fiscais coladas sob a assinatura da autoridade marítima e na licença.
- (c) Capitão do porto. Delegado marítimo ou Chefe do posto marítimo.
- (d) Assinatura da autoridade marítima.

EA/65 (A₅) 148×210—1000 cart. c/ 100×100 fls.—579/65—I. H.

Por carta de 31 de julho de 1968, José Alves da Silva, construtor naval, com estaleiro particular em Mutela (Caramujo), Cova da Piedade, certificou que construiu uma embarcação tipo chata em madeira de pinho nacional, pregado com prego zincado, para a pesca local, com 4,60 m de comprimento, 1,74 m de boca, e 0,51 m de pontal, por conta e ordem de Joaquim Valentim Guerreiro dos Reis, morador na Avenida Bulhão Pato, n.º 33, 1.º Drt., Trafaria, pela quantia de 3.700\$00 (três mil e setecentos escudos), montante a esta data já liquidado.

Nos termos da Lei não é permitido aumentar o número de linhas deste papel ou escrever nas suas margens.



Handwritten signature: João Valentim Guerreiro dos Reis

Certificado de Construção

Pelo presente declaro eu, José Alves da Silva Construtor Naval com estaleiro em Mutela que construí uma embarcação tipo chata em madeira de pinho, por conta e ordem do Sr.º Joaquim Valentim Guerreiro dos Reis, Morador em Avenida Bulhão Pato N.º 33 - 1.º D.T. Trafaria - pela quantia de 3.700\$00 (três mil setecentos escudos) importância que já recebi em moeda corrente pelo que lhe dou plena quitação. Esta embarcação destina-se a pesca local, tem as seguintes características

comprimento.	4,60
boca	1,74
pontal	0,51

Por ser verdade posso o presente certificado que assino.

Mutela 31 de Julho de 1968



Por carta de 2 de setembro de 1968, Joaquim Valentim Guerreiro dos Reis, morador na Avenida Bulhão Pato, n.º 33, 1º Drt., Trafaria, requereu o Delegado Marítimo da Trafaria o registo nessa Delegação Marítima da embarcação tipo chata em madeira de pinho nacional, mandada construir a José Alves da Silva, pela quantia de 3.700\$00 (três mil e setecentos escudos), com 4,60 m de comprimento, 1,74 m de boca, e 0,51 m de pontal, em seu nome, para a pesca local, com a denominação "Bonanza". A última denominação desta embarcação foi "Venancia".

Nos termos da Lei não é permitido aumentar o número de linhas deste papel ou escrever nas suas margens.



Deposito
Mactavas

Exm^a. Senhor

Delegado Marítimo da Trafaria

Joaquim Valentim Guerreiro dos Reis, morador na Avenida Bolhão Pato n.º. 33-1.º. Drt.º. na Trafaria, tendo mandado construir ao Senhor José Alves da Silva, uma embarcação tipo chata em madeira de pinho nacional, com as seguintes dimensões:

Comprimento.....4m,60

Bôca.....1,m74

Pontal.....0,m64

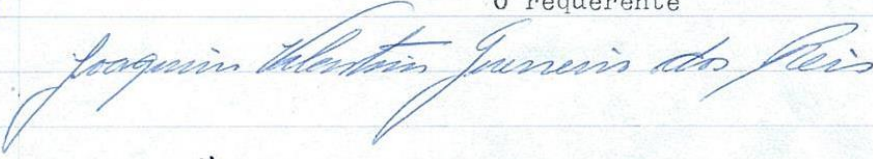
Pela quantia de (3.700\$00), três mil e setecentos escudos, como prova com os documentos juntos, licença de construção e pagamento.

Requere a V. Ex^a. o seu registo na Delegação Marítima da Trafaria, para se empregar no serviço de pesca local, com a denominação de "BONANZA", mui respeitosamente,

Pede deferimento

Trafaria, 2 de Setembro de 1968

O requerente



CLER. M. DA TRAFARIA

E/1833

2.9.968

Licença n.º 22, datada de 28 de março de 1966, e concedida pela Capitania do Porto de Lisboa à embarcação de pesca local “Celeste”, registo n.º LX-31-L, para pescar durante o ano de 1966 com um camaroeiro. Teve um custo de 6\$40, assim descrito: 5\$00 da taxa fixa da licença da pesca, 1\$00 para o Aquário Vasco da Gama, e \$40 para impressos.

DMM - 113

S.  R.

(a) *Capitania do Porto de Lisboa*

Licença n.º 22

Por esta *CAPITANIA* se concede licença
para pescar durante o corrente ano
ao barco de pesca local
LX-31-L
(com 1 camaroeiro)
em 28
de março de 1966.

Junta Autónoma	\$
Licença de pesca-taxa fixa	<u>5\$00</u>
Emolum. das Capitánias	\$
Aquário Vasco da Gama	<u>1\$00</u>
Impressos	<u>\$40</u>
Arredondamento	<u>6\$40</u>
Soma	\$
Emolumentos pessoais	\$
Verba n.º <u>5781</u> Total que pagou	<u>6\$40</u>
Imposto do selo (b)	<u>5\$00</u>

(c) *Capitão do Porto*

(d) 

(a) Capitania do porto de... Delegação marítima de... ou posto marítimo de... (b) Em
catamboras fiscais coladas sob a assinatura da autoridade marítima e na licença, (c) Capitão do
Delegado marítimo ou Chefe do posto marítimo, (d) Assinatura da autoridade marítima.

Fonte: CPL,
Livro 22 de
Registo de
Propriedade
de Tráfego
Local e Pesca
Local, de
20/06/1924 a
09/01/1927
[registos
extremos: LX-
48-L e L-292-
TL].
Documento
avulso
encontrado
dentro do
livro.

Rol de matrícula da embarcação de pesca n.º LX-31-L, tipo bote, denominado “Celeste”, propriedade de Domingos Maria Serrado, datado de 28 de março de 1966, onde consta uma nota: “Vendida a um indivíduo de nacionalidade espanhola em maio de 1966”. No verso, documento a seguir, é visível que a companhia era constituída por apenas um homem, da categoria de arrais, que era o proprietário.

[illegible][illegible]

Fonte: CPL, Livro 22 de Registo de Propriedade de Tráfego Local e Pesca Local, de 20/06/1924 a 09/01/1927 [registos extremos: LX-48-L e L-292-TL]. Documento avulso encontrado dentro do livro.

Título de registo de propriedade com toda a informação técnica e de identificação da embarcação de pesca, o bote com o n.º LX-31-L, onde consta o registo das vistorias com início em 20 de março de 1950, quando a embarcação ainda se chamava "Celeste Primeiro". Fez as vistorias anualmente entre 1951 e 1966, altura em que mudou de propriedade e o registo foi cancelado.

D. M. M-67
Registado liv. 22 fls. 133

Capitania do porto d. **LISBOA**

Delegação Marítima d. _____

Título do registo de propriedade do bote **LX - 31 - L** " **CELESTE PRIMEIRO** "

Data do registo	Nome do proprietário	Cais a que pertence	Designação do barco					Verificação do registo (Artigo do regulamento)					Observações	
			Nome	Número	Motor	Fim a que se destina	Comprimento	Roca	Pontal	Tende- gem	Número de tripulantes			
2 de Fevereiro de 1955	DOUTOR MARIA GERVASO	LISBOA	" CELESTE PRIMEIRO "	LX - 31 - L	Vela e remos	Pesca local	3,70	1,27	0,55	0,56	11			
Visto. — Licença n.º _____ de 23. JAN. 1951 Visto. — Licença n.º _____ de 27. FEV. 1952 Visto. — Licença n.º _____ de 12. FEV. 1953 Visto. — Licença n.º _____ de -3. MAR. 1954 Visto. — Licença n.º _____ de 23. FEV. 1955 Visto. — Licença n.º _____ de 12. JAN. 1956 Visto. — Licença n.º _____ de 18. JAN. 1957 Visto. — Licença n.º _____ de -4. JAN. 1958													Pagou Pelo registo \$ Pelo título \$ Pela arqueação \$ Pelo impresso \$ 40 Total \$ 40 Dep. do selo 5,00 Verba n.º 4978 PAGO	

LISBOA, em 20 de Março de 1950

O Capitão do Porto _____

O Escrivão, _____

VISTO, — _____ de -9. FEV. 1959 de 18

VISTO, — _____ de -5. FEV. 1960 de 18

VISTO, — _____ de 19. JAN. 1961 de 18

VISTO, — _____ de 12. FEV. 1962 de 18

VISTO, — _____ de 14. FEV. 1963 de 18

VISTO, — _____ de 25. FEV. 1964 de 18

VISTO, — _____ de -4. FEV. 1965 de 18

VISTO, — _____ de 28. MAR. 1966 de 18

Fonte: CPL, Livro 22 de Registo de Propriedade de Tráfego Local e Pesca Local, de 20/06/1924 a 09/01/1927 [registos extremos: LX-48-L e L-292-TL]. Documento avulso encontrado dentro do livro.

Rol de matrícula da embarcação tipo saveiro "Albina Marques", registo n.º B-428-L, para a pesca local, assinado pelo Delegado Marítimo do Barreiro em 1 de outubro de 1970. O proprietário era simultaneamente o arrais. Comunidade piscatória do Montijo.

(Modelo B do § 3.º do art.º 186º)

MINISTÉRIO DA MARINHA
DIRECÇÃO-GERAL DA MARINHA
DIRECÇÃO DA MARINHA MERCANTE

(a)

Rol de matrícula da embarcação de **LOCAL**
N.º B-428-L denominada "Albina Marques"

N.º 9 "N.º" de registo de matrículas de **LOCAL**
Saveiro de pesca local acima indicado, de que é arrais **LOCAL**
e proprietário O mesmo arrais **LOCAL**
indicações. A prestação de serviços a bordo desta embarcação é regulada pelas seguintes condições:

Delegação Marítima do Barreiro, 1 de Outubro de 19 70

O Capitão do Porto
delegado Marítimo

(b) Repartição.

EA 90 (21/1, A3 310 X 311) — (Dec. 45 90315-10-44) — 10 000 ex. — 516/64 — L. H.

Pagou:

Emol. Capitanias	5 \$ 00
Soc. a Náfragos	\$
Impressos	\$ 90
	\$
	\$
Verba N.º <u>1964</u> Soma	5 \$ 90

O Escrivão

 fica matriculado o
 tendo de companhia os marítimos no verso

 D.M.M.S.

Título de registo de propriedade com toda a informação técnica e de identificação da embarcação de pesca, o saveiro "Albina Marques", registo n.º B-428-L, a vela e remos, com 7,00 m de comprimento fora a fora, 1,64 m de boca e 0,50 m de pontal, 1,435 de tonelagem bruta, onde consta o registo das vistorias com início em 30 de abril de 1965. A embarcação recebeu o registo europeu n.º PRT000012735, e saiu da atividade em 5 de novembro de 1992.

10 000 rs. - RAML-41131 - C-1

O Delegado Marítimo
Delegação Marítima do Estreito, em 4 de Maio de 1964

5000
PONTUAL
5000

Escritório de Pesca

Data do registo		4 de Maio de 1964	
Nome do proprietário		LUIS DE SOUSA GASPAR	
Cais a que pertence		Montijo	
Nome		"ALBINA MARQUES"	
Número		B-428-L	
Motor		Vela e remos	
Fim a que se destina		PESCA LOCAL	
Comprimento		7,00 m	
Boca		1,64 m	
Pontal		0,50 m	
Tone-lagem		T.Bruta= 1,435	
Número de tripulantes		-	
Verificação do título (Artigo do 3.º Regulamento)			
Visito, de 30 ABR 1965 de 10 Visito, de 30 ABR 1965 de 10 Visito, de 20 FEV 1967 de 10 Visito, de 30 ABR 1968 de 10 Visito, de 30 ABR 1969 de 10 Visito, de 30 ABR 1970 de 10 Visito, de 30 ABR 1971 de 10 Visito, de 30 ABR 1972 de 10 Visito, de 30 ABR 1973 de 10 Visito, de 30 ABR 1974 de 10 Visito, de 30 ABR 1975 de 10 Visito, de 30 ABR 1976 de 10 Visito, de 30 ABR 1977 de 10 Visito, de 30 ABR 1978 de 10 Visito, de 30 ABR 1979 de 10 Visito, de 30 ABR 1980 de 10 Visito, de 30 ABR 1981 de 10 Visito, de 30 ABR 1982 de 10 Visito, de 30 ABR 1983 de 10 Visito, de 30 ABR 1984 de 10 Visito, de 30 ABR 1985 de 10 Visito, de 30 ABR 1986 de 10 Visito, de 30 ABR 1987 de 10 Visito, de 30 ABR 1988 de 10 Visito, de 30 ABR 1989 de 10 Visito, de 30 ABR 1990 de 10 Visito, de 30 ABR 1991 de 10 Visito, de 30 ABR 1992 de 10 Visito, de 30 ABR 1993 de 10 Visito, de 30 ABR 1994 de 10 Visito, de 30 ABR 1995 de 10 Visito, de 30 ABR 1996 de 10 Visito, de 30 ABR 1997 de 10 Visito, de 30 ABR 1998 de 10 Visito, de 30 ABR 1999 de 10 Visito, de 30 ABR 2000 de 10 Visito, de 30 ABR 2001 de 10 Visito, de 30 ABR 2002 de 10 Visito, de 30 ABR 2003 de 10 Visito, de 30 ABR 2004 de 10 Visito, de 30 ABR 2005 de 10 Visito, de 30 ABR 2006 de 10 Visito, de 30 ABR 2007 de 10 Visito, de 30 ABR 2008 de 10 Visito, de 30 ABR 2009 de 10 Visito, de 30 ABR 2010 de 10 Visito, de 30 ABR 2011 de 10 Visito, de 30 ABR 2012 de 10 Visito, de 30 ABR 2013 de 10 Visito, de 30 ABR 2014 de 10 Visito, de 30 ABR 2015 de 10 Visito, de 30 ABR 2016 de 10 Visito, de 30 ABR 2017 de 10 Visito, de 30 ABR 2018 de 10 Visito, de 30 ABR 2019 de 10 Visito, de 30 ABR 2020 de 10 Visito, de 30 ABR 2021 de 10 Visito, de 30 ABR 2022 de 10			
Observações		8500 3500 5500 520 Total 16520 Verba n.º 961766	

O Escrivão,

CS Digitalizada com CamScanner

Licenças de pesca n.º 179 de 16 de setembro de 1969, e n.º 184 de 1 de outubro de 1970, da embarcação de pesca tipo saveiro "Albina Marques", registo n.º B-428-L, a vela e remos, com 1,435 de tonelagem bruta, 7,00 m de comprimento fora a fora, 1,64 m de boca e 0,50 m de pontal. A licença de pesca anual tinha uma taxa fixa de 5\$00, a que acrescia 1\$00 para o Aquário Vasco da Gama, e 0\$40 de impressos. A embarcação tinha como proprietário e arrais Luís de Sousa Gaspar, e saiu da atividade em 5 de novembro de 1992.

D. M. M. 113



(a) _____

Licença n.º 179

Por esta _____ se concede licença
para _____
o barco B 428 L Pescar
durante o corrente ano 1969

de 16 de Setembro de 19 69. Delegação Marítima do Barreiro, em 16

Junta Autónoma	50% 5\$00	_____ \$
Licença de pesca-taxa fixa	5\$00	_____ \$
Emolum. das Capitánias	1\$00	_____ \$
Aquário Vasco da Gama	1\$00	_____ \$
Impressos	40	_____ \$
Arredondamento	_____	_____ \$
Soma	6\$40	_____ \$
Emolumentos pessoais	_____	_____ \$
Verba n.º _____	Total que pagou	6\$40
Imposto do selo (b)	10\$00	_____ \$

Delegação Marítima

(d) _____




(a) Capitania do porto. _____ do marítimo de...
(b) Em estampilhas fiscais com a assinatura da autoridade marítima e na licença.
(c) Capitão do porto. Delegado marítimo ou Chefe do posto marítimo.
(d) Assinatura da autoridade marítima.

EA/65 (A₆) 148 × 210 — 1000 cart. c/ 100 × 100 fls. — 579/65 — I. H.

Digitalizada com CamScanner

D. M. M. 113



(a) Licença n.º 184

Por esta se concede licença
para

o barco B 428 Pescar
durante o corrente ano T 1435

.....

..... Delegação Marítima do Barreiro, em 1
de Outubro de 19 40

Junta Autónoma	.....	\$.....
Licença de pesca-taxa fixa	<u>50%</u> <u>5,00</u>	\$.....
Emolum. das Capitánias	.....	\$.....
Aquário Vasco da Gama	<u>1,00</u>	\$.....
Impressos	<u>20</u>	\$.....
.....		\$.....
Arredondamento	.....	\$.....
Soma	.....	<u>6,40</u>
Emolumentos pessoais	.....	\$.....
Verba n.º <u>1966</u>	Total que pagou	<u>6,40</u>
Imposto do selo (b)	<u>10,00</u>	\$.....

(d) 

(a) Capitania do porto de... I do posto marítimo de...
(b) Em estampilhas fiscais coladas sob a assinatura da autoridade marítima e na licença.
(c) Capitão do porto, Delegado marítimo ou Chefe do posto marítimo.
(d) Assinatura da autoridade marítima.

EA/65 (A₆) 148×210—1000 cart. c/ 100×100 fls.—579/65—I. H.

Documentos da embarcação tipo saveiro “Albina Marques”, registo n.º B-428-L, gentilmente cedidos por Rui Lucas Nunes em 05 de abril de 2020.

Declaração de Zeferino Antunes Pereira, Maria da Assunção Antunes Pereira, Elisabete Antunes Pereira, Isaura Antunes Pereira, Susete Antunes Pereira e de Maria Teresa Antunes Pereira, herdeiros de Joaquim Lourenço Antunes, de que não se opunham a que José Gonçalves Correia, genro de seu falecido pai e marido da herdeira Maria da Assunção Antunes Pereira, trabalhasse com o barco tapa-esteiros "Margarida", registo n.º B-135-L, e bem assim com os apetrechos de pesca inerentes ao barco, datada de 16 de junho de 1967.

Nos termos da Lei não é permitido aumentar o número de linhas deste papel ou escrever nas suas margens.

IMPRESSO DO SE
2

*Assunto: Declaração
a folha do livro de uma
travessa, a que diz respeito*

Ass. Lúcio

D E C L A R A Ç Ã O

Os abaixo assinados, ZEFERINO ANTUNES PEREIRA, MARIA DA ASSUNÇÃO ANTUNES PEREIRA, ELISABETE ANTUNES PEREIRA, ISAURA ANTUNES PEREIRA, SUSETE ANTUNES PEREIRA, e MARIA TERESA ANTUNES PEREIRA, herdeiros de JOAQUIM LOURENÇO ANTUNES, declaram para os devidos efeitos, que não se opõem a que José Gonçalves Correia, genro de seu falecido pai e marido da herdeira Maria da Assunção Antunes Pereira, trabalhe com o barco tapa-esteiros B-135-L "MARGARIDA", e bem assim com os apetrechos da pesca inerentes ao mesmo barco.-----

Barreiro, 16 de Junho de 1967

Os declarantes

Arrego de Zeferino Antunes Pereira por não saber escrever, Adeliina de Jesus Lopes

Arrego de Maria da Assunção Antunes Pereira por não saber escrever José Gonçalves Correia

Elisabete Antunes Pereira,

Isaura Antunes Pereira,

Susete Antunes Pereira,

Maria Teresa Antunes Pereira

DELEGAÇÃO MARÍTIMA
DO BARREIRO
DATA: 19 JUN 1967
P.º Ent. Fls.º

Fonte: DMB, Livro 8 - Matricula de barco de pesca [rol de matricula das embarcações de pesca] - 1964/1967. Documento avulso encontrado dentro do livro.



Descarga e lavagem de peixe no Cais da Ribeira na década de 1960.

Fonte: Lisboa Postais Blogspot.

[https://2.bp.blogspot.com/-](https://2.bp.blogspot.com/-AUdKliWD8V0/Vt9WnM9r0JI/AAAAAAATdU/TwQqsmduv0A/s1600/Imagem%2B%2528129%2529.jpg)

[AUdKliWD8V0/Vt9WnM9r0JI/AAAAAAATdU/TwQqsmduv0A/s1600/Imagem%2B%2528129%2529.jpg](https://2.bp.blogspot.com/-AUdKliWD8V0/Vt9WnM9r0JI/AAAAAAATdU/TwQqsmduv0A/s1600/Imagem%2B%2528129%2529.jpg) (16/06/2020).



Separação do peixe no Cais da Ribeira na década de 1960.

Fonte: Lisboa Postais Blogspot.

[https://2.bp.blogspot.com/-SSmISzYivIs/Vt9TcHVP6-](https://2.bp.blogspot.com/-SSmISzYivIs/Vt9TcHVP6-I/AAAAAAATdI/HNgOFHM9TT4/s1600/Imagem%2B%2528128%2529.jpg)

[I/AAAAAAATdI/HNgOFHM9TT4/s1600/Imagem%2B%2528128%2529.jpg](https://2.bp.blogspot.com/-SSmISzYivIs/Vt9TcHVP6-I/AAAAAAATdI/HNgOFHM9TT4/s1600/Imagem%2B%2528128%2529.jpg) (16/06/2020).

III.1.15.5. Década de 1970 - Fomento piscícola nas águas interiores; Combate à poluição das águas dos rios; Normas para a construção e modificação das embarcações da pesca artesanal; Débil situação económico-financeira do setor pesqueiro; Desequilíbrio no comércio externo, com reflexos na pequena pesca; III Plano de Fomento; Fim da isenção da contribuição industrial para a pesca artesanal.

No início da década de 1970 realizou-se o 1º Simpósio sobre a poluição das águas dos rios num dos pavilhões da Feira Internacional de Lisboa promovido pela Direção Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas da Secretaria de Estado da Agricultura. Entre os elementos que nos pareceram mais relevantes, o Eng.º José Alves avaliou em 1.500.000 contos o que se ia perder de pescado da pesca profissional e desportiva e das indústrias conexas numa situação de poluição generalizada dos recursos hídricos, e o Eng.º Serafim Ribeiro apresentou os resultados do mais recente inventário sobre poluição do meio aquático, focado na importância social e económica da pesca de águas interiores, tendo indicado o rio Tejo, sem surpresa, como um dos mais poluídos. A situação do rio Tejo era bastante negativa devido à indústria instalada nas suas margens, poluição que cominava ao estuário (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 373, 1970, p. 35-36).

Pouco depois seria republicado com nova redação o regulamento de fomento piscícola nas águas interiores (pesca nas águas interiores doces e salobras) com o objetivo de facilitar a pesca desportiva e turística sem colocar em causa o equilíbrio biológico das espécies, tendo sido proibidas as capturas das espécies indicadas no quadro a seguir nos períodos e com dimensões inferiores às indicadas, independentemente do processo/arte de pesca (Lei n.º 2097 de 6 de junho de 1959, que teve suporte legal pelo Decreto n.º 44 623, de 10 de outubro de 1962, com as alterações introduzidas pelo Decreto n.º 312/1970, de 6 de julho, e pela Lei n.º 30/2006, de 11 de julho). Não será demais notar que as comunidades piscatórias avieiras dividiam-se entre a pesca fluvial de água doce e a pesca em água salobra, como ainda hoje acontece, pelo que esta era uma regulamentação que lhes era particular.

	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Tam. Mínimo
Esturção ou solho													65 cm
Lampreia													35 cm
Sável e savelha													35 cm
Salmão, truta vulgar e truta arco-íris													55 cm
Truta marisca													19 cm
Achigã, carpa, barbo, boga, tenca													20 cm
Lagostim de água doce													9 cm
Camarão do rio													10 mm

QUADRO 5 | Defesos de espécies para as águas interiores e tamanhos mínimos de captura.

Fonte: Decreto n.º 312 de 6 de julho de 1970, p. 861-864.

Notas: Os períodos de interdição de captura das espécies estão a sombreado a amarelo.

Não muito tempo depois foram aprovadas as normas para a construção e modificação de embarcações de pesca artesanal, pelo Despacho Ministerial n.º 145, de 13 de novembro de 1970, que entrou em vigor a 1 de janeiro de 1971. Foi mais uma tentativa de reforçar a organização corporativa, uma vez que para ser possível ao armador construir ou modificar uma embarcação tinha de apresentar requerimento acompanhado com toda a documentação necessária e prevista na lei, onde se inclui uma declaração de responsabilidade dos pescadores proprietários e vários comprovativos da situação financeira regularizada com o Estado (contribuições), com os organismos representativos dos marítimos (cotizações) e com os tripulantes (salários em dia). Ademais, como condição base à aceitação do requerimento, as embarcações a construir ou modificar têm de ser propriedade exclusiva de pescadores sócios efetivos das Casas dos Pescadores, não podiam ter de comprimento de sinal mais de 14 metros,

e quando fossem de propulsão mecânica não podiam ter mais de 200 cavalos vapor de potência (Jornal do Pescador, Ano XXXII, n.º 383, 1970, p. 23). Será elucidativo notar que a pesca artesanal apenas contribuía com 2% do valor do pescado para a Casa dos Pescadores, o que em 1970 representaria pouco mais de 1.700 contos anuais (Jornal do Pescador, Ano XXXII, n.º 376, 1970, p. 29).

Importa salientar que em 1970 ainda não tinham sido transferidas para doca de pesca de Pedrouços as atividades relacionadas com a movimentação do peixe artesanal e da sardinha, as quais ainda se realizavam no cais da Ribeira, atraso que se explica por não terem ainda sido edificados em Pedrouços escritórios e armazéns para as empresas armadoras, e armazéns gerais. Só em junho de 1971 é que a Administração Geral do Porto de Lisboa adjudicou pela quantia de 15 mil contos a obra de construção do edifício dos armadores no plano de obras do porto de pesca de Pedrouços, e foi concluída no final de 1972 (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 389, 1971, p. 44). Pelas ilustrações é possível ver que os pescadores vestiam de forma diferente, mas preservavam uma tendência coletiva de vestirem cores escuras, preferencialmente o xadrez.

Lisboa era um grande centro de pesca por via da Docapesca em Pedrouços, e liderava no consumo de peixe (que era superior ao da carne), para o qual contribuía o pescado capturado no rio Tejo e comercializado nos mercados locais. De acordo com os dados do ex-Serviço de Inspeção Sanitária da Direção-Geral dos Abastecimentos da Câmara Municipal de Lisboa, em fevereiro de 1970 foram consumidos 4.159.416 Kg de peixe e marisco, e apenas 761.117 Kg de carnes e produtos derivados (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 390, 1971, p. 38). Em ambas as margens do rio Tejo o consumo de peixe era intenso. Na Amora, no Seixal, era possível ver carroças a transportar e a vender pescado pela rua, o que mostra ser um equipamento de consumo frequente (Cruz, 1973). Nesta altura já tinham desaparecido do Tejo os tradicionais barcos de pesca, como a muleta, as rascas e os caíques, as pescas estavam em declínio, mas ainda era intenso o tráfego fluvial, sendo os botes, incluindo aqui as fragatas, os principais barcos de transporte em atividade entre margens do Tejo, e eram estes que absorviam a mão-de-obra que não encontrava lugar nas pescas (Filgueiras, 1970, p. 17, 25).

Pelo Decreto-Lei n.º 237, de 25 de maio de 1970, foi extinto o imposto de pescado que incidia sobre o valor bruto da pesca, com efeitos à data de 1 de junho seguinte, e, simultaneamente, foi estendido à pesca artesanal o regime de contribuição industrial, aplicado por escalões a partir da mesma altura. A



FIGURA 35 | Descarga de peixe na doca de pesca de Pedrouços.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XXXII, n.º 395, 1971, p. 59.

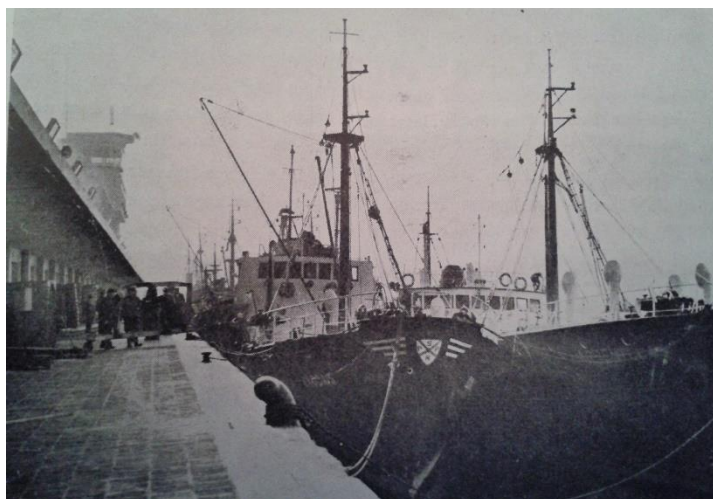


FIGURA 36 | Embarcação da Sociedade Portuguesa da Pesca do Arrasto acabar de descarregar o pescado na Doca de Pesca de Pedrouços.

Fonte: Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 375, 1970, p. 65.

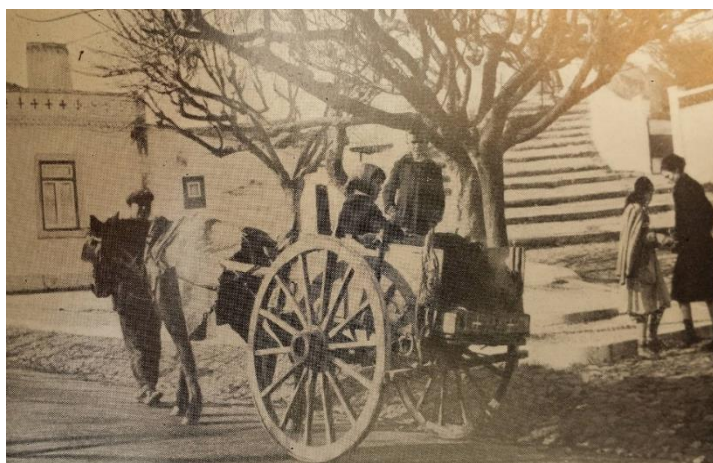


FIGURA 37 | Carroça de transporte e venda de rua de peixe (Amora).

Fonte: Cruz, 1973, estampa n.º LXVIVI.

contribuição passou a incidir sobre os lucros reais (ou presumidos) e não sobre o produto da pesca artesanal. O fim da isenção da contribuição industrial para a pesca artesanal, que já se tinha tentado na anterior reforma tributária e só não aconteceu porque houve oposição dos representantes dos pescadores (e foi aceite sob a justificação de que era um tipo de pesca em que eram os pequenos armadores ou os pescadores que exerciam diretamente a pesca, sem auxílio de capital que não fosse destes), foi justificado pelo elevado valor económico gerado por esta atividade (500 mil contos).¹⁴⁰ E, de facto, por esta altura era uma pescaria pujante, e assim continuaria. No gráfico a seguir verificamos que enquanto o produto das pescarias do arrasto e cerco regredia, o da pesca artesanal expandia. No entanto, todos os pequenos armadores que tinham apenas uma embarcação tripulada por um máximo de quatro camaradas, incluindo o arrais quando exercesse a atividade, ficavam no denominado grupo “C” e pagavam um valor residual. Era aqui se se enquadravam todos os pequenos armadores do estuário do rio Tejo, e registados nas Delegações Marítimas do Barreiro, Trafaria e Vila Franca de Xira (Jornal do Pescador, Ano XXXII, n.º 381, 1970, p. 25).

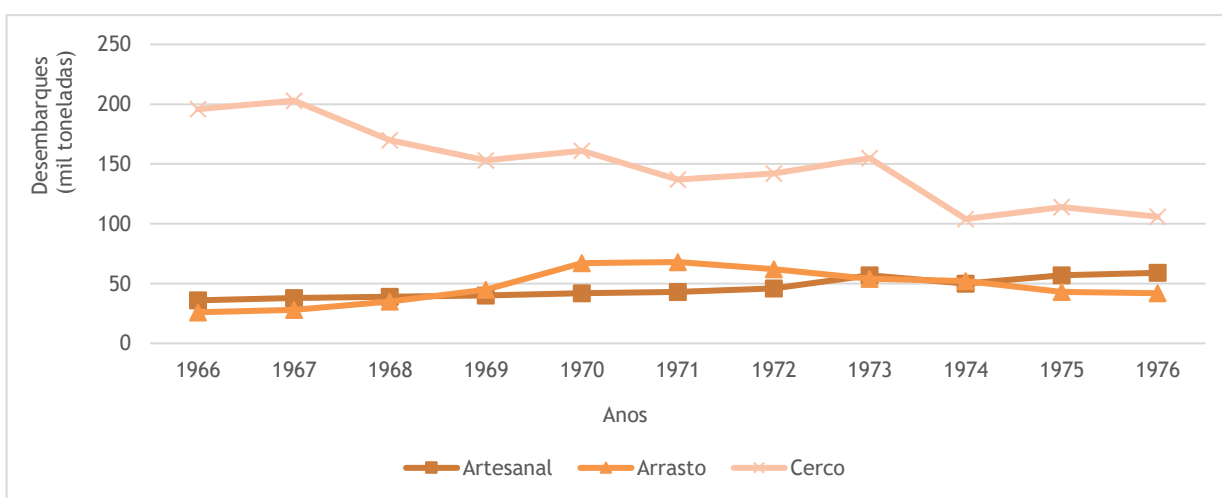


GRÁFICO 2 | Evolução dos desembarques totais por pescarias: artesanal (local e costeira), arrasto e cerco, realizadas na nossa zona económica exclusiva, entre 1966 e 1976.

Fonte: INIP, 1987, p. 8.

Em Lisboa era pouco intensa a pesca artesanal local e costeira, predominava a pesca em águas longínquas (grandes embarcações e navios fábrica), e para estes armadores, onde se incluía o Almirante Henrique Tenreiro, estas modificações no sistema tributário visavam ajudá-los a superar a crise e ao mesmo tempo melhorar o sistema de previdência. O imposto agora abolido era uma das mais antigas formas de tributação indireta em vigor desde 1843.

Com este incentivo fiscal para a grande indústria pesqueira, e com outras medidas que já tinham sido tomadas, como a abertura de linhas de crédito e subsídios aos combustíveis, tentou-se reorganizar as pescas industriais (desagravou-se o imposto de forma a incrementar o consumo), sem sucesso. E não foi fácil, porque ao retirar-se impostos às pescas era necessário ir buscar receita a outros setores de atividade. Era necessária outra dinâmica dos armadores. O Prof. Dr. Marcello Caetano, Presidente do Conselho, alertou: “o Governo pode tomar medidas que facilitem o aparecimento de novas empresas, e apoiem e estimulem as existentes. Mas é aos empresários que cabe a palavra decisiva, é da sua imaginação e da sua vontade que depende o êxito económico. Há que produzir mais, há que produzir em melhores condições, há que alargar o consumo e de corresponder à procura do público” (Jornal do Pescador, Ano XXXII, n.º 378, 1970, p. 13).

Através do Decreto n.º 420/71, de 30 de setembro, publicado no Diário do Governo n.º 231, os pescadores e auxiliares de pesca sócios efetivos das Casas dos Pescadores que exerciam a pesca artesanal passaram a ser abrangidos pelo regime geral dos benefícios da previdência social, o que lhes permitia a si e aos seus familiares serem assistidos na doença, sendo as suas contribuições cobradas no ato da venda do pescado em lota. Passavam ainda a ter apoio em situações de invalidez, velhice ou morte, no caso de parto das suas esposas, e ainda tinham alguma proteção em períodos de defesos ou

¹⁴⁰ A pesca artesanal, que envolvia quatro mil embarcações e 23 mil pescadores no Continente e Ilhas, era já nesta altura importante pelo valor gerado pelas capturas realizadas. Em 1969 foram capturados 42.500.000 Kg no valor de 479 mil contos, e em 1971 foram capturados 45.000.000 Kg pelo valor de 675 mil contos (Jornal do Pescador, Ano XXXIV, n.º 401, 1972, p. 18).

de inatividade. Abrangidos pelos mesmos benefícios nesta ocasião foram ainda os pescadores que trabalhavam para armadores de pesca em terra ou no mar, e os assalariados das campanhas de pesca (Decreto n.º 420/71, de 30 de setembro, p. 1468-(5)-1468-(7); *Jornal do Pescador*, Ano XXXII, n.º 397, 1972, p. 40).

Utilizavam-se artes de pesca cada vez mais eficazes, como as redes de arrasto que estavam a levar à redução dos estoques de peixe e à “decadência de muitos lugares piscatórios” (Medeiros, 1976, p. 74). Em resposta, o Governo criou o Instituto Tecnológico das Pescas, dependente do Ministério da Marinha, justificado pela escassez do pescado nos pesqueiros tradicionais (Decreto-Lei n.º 251/72, de 26 de julho). Para receber este serviço foi construído um novo edifício em Pedrouços, enquadrado no III Plano de Fomento. Tinha como objetivos descortinar novas áreas de operação, novos sistemas de deteção, captura e transporte de pescado, e identificar os melhores tipos de embarcações para a pesca, sendo apoiado na área da Biologia pelo Instituto de Biologia Marítima e na área da oceanografia pelo Instituto Hidrográfico. No Tejo apenas servia aos grandes armadores que, entretanto, se transferiram para as instalações da doca de pesca de Pedrouços (Algés).

A construção da Casa dos Pescadores do Montijo, que já tinha sido adjudicada por 2.046.052\$00, em edifício de dois pisos com posto médico e serviços sociais, onde ficariam integrados não só os pescadores do Montijo, mas também os do Seixal, os do Barreiro, os da Moita e os de Alcochete, projeto aspirado de longa data pelos pescadores montijenses, tardava em acontecer. O que unia estas comunidades piscatórias da margem sul era a operação com a arte do tapa-esteiros, que envolvia mais embarcações e marítimos, especialmente entre 1950/70, à qual dedicamos um subcapítulo a seguir.

Em outubro de 1973, o Almirante Henrique Tenreiro deslocou-se ao Montijo, ao local em que estava projetado ser construído o bairro residencial com 80 fogos em blocos de quatro pisos, ocupando uma área total de cerca de 1.600 m², próximo do campo da feira, e uma casa dos pescadores, e acalentou ainda mais essa esperança, mas a crise económica desfez as últimas réstias de esperança. Ainda se tentou que esta obra integrasse o III Plano de Fomento, sem sucesso (*Jornal do Pescador*, Ano XXXV, n.º 417, 1973, p. 25-26).

Se não fosse pela crise económica, era pela desaceleração da indústria da pesca associada à arte do tapa-esteiros, uma das mais importantes desta altura do estuário do rio Tejo, tornava-se muito difícil a concretização dessa realização em prol dos pescadores. Maria Alfreda Cruz, na tese que apresentou por esta altura, escreveu que a vila do Montijo vinha a acumular outras funções importantes e por isso a comunidade piscatória se tinha tornado economicamente anacrónica, com a arte do tapa-esteiros (também conhecida como cerco, estacada ou armadilha) a ser secundarizada, ao mesmo tempo que essa arte passava a ser adotada pelos alcostanos como uma necessidade vital de diversificação de recursos, uma vez que até essa data no essencial faziam simples coleta de peixe envasado no lodo na baixa mar beneficiando dos muitos baixos do recortado litoral do Mar da Palha (Cruz, 1973, p. 56). A autora também refere que as gentes da Aldeia de Paio Pires iam trabalhar para as companhias do Barreiro, o que se pressupõe na arte do tapa-esteiros, a única que pelos meios que envolvia funcionava em companhias.

A crise económica de 1973/74, resultante dos choques petrolíferos, pelos custos mais elevados de combustível teve um efeito negativo na pesca longínqua, sendo menor o impacto na pesca local (Medeiros, 2006, p. 163). Acentuou-se o desequilíbrio no comércio externo devido à significativa redução da exportação de produtos enlatados e preparados. Como é reconhecido externamente, “l’etat a poursuivi une politique expansionniste qui a visé à moderniser la flotte en incitant financièrement les entreprises à investir et à se restructurer, notamment par voie de concentration. La reconversion du secteur de la pêche à la morue se poursuit à un rythme plus rapide, l’objectif étant d’affecter à d’autres usages les ligneurs dont les prises diminuent chaque année” (L’O.C.D.E. présente son rapport..., 1972, p. 783).

O Estado Novo terminou sem que fossem concretizadas algumas das infraestruturas essenciais de apoio à pesca na foz do rio Tejo, e sem conter a poluição que destruía a riqueza do rio, fonte de rendimento dos pescadores. No pós 25 de Abril de 1974, no *Jornal de Almada*, isso era assumido de forma aberta: os pescadores de Almada “(...) nunca foram devidamente considerados por quem de direito. E veja-se: - onde é que está a doca-abrigo para no Inverno recolher todas as embarcações que aqui se dedicam a tão ingrata como perigosa tarefa? E as lotas? Quer chova ou faça sol, estas continuam a efectuar-se na praia. (...) Não deixa de ser chocante e demonstra o grande atraso em que nos encontramos” (*Jornal de Almada*, Ano XX, n.º 1041, de 14 de setembro de 1974, p. 10). Para sermos justos temos de assumir que 45 anos depois do fim da ditadura os dirigentes políticos democráticos não fizeram melhor, já ainda não existe uma doca adequada na margem sul para recolher as embarcações no inverno, e a lota da Trafaria está em pré-ruína.

O estuário do rio Tejo sofria da poluição acentuada provocada pela metalúrgica, celulose, extração de óleos e sabões, pelos estaleiros e esgotos urbanos, pelos subprodutos da indústria química que eram lançados diretamente no rio (cinzas de pirite, ácidos sulfúrico, sulfídrico e clorídrico, metais pesados como cádmio, chumbo e arsénio), entre outros, mas o regime considerava que era um mal necessário, e posicionava-se ao lado da indústria. Pouco depois da Revolução de Abril, no dia 18 de julho de 1974, quarta-feira, a praia da Trafaria amanheceu coberta com um manto de produto bruto de petróleo. “(...) A incómoda e perigosa mancha negra era demasiado visível devido à baixa mar, dando a triste ideia que todo o areal tinha sido asfaltado durante a noite” (Jornal de Almada, Ano XX, n.º 1027, de 27 de julho de 1974, p. 5). Ainda hoje há relatos de velhos pescadores que capturavam peixe que cheirava a nafta, e que por serem incapazes de o consumir iam vendê-lo à lota. O pescado do rio Tejo era a fartura dos pobres e o principal alimento da população lisboeta.

Em resumo, o Estado Novo terminou com o estuário do rio Tejo densamente poluído, e os produtos petrolíferos tinham uma grande quota-parte de responsabilidade, não só pelas descargas na Refinaria de Cabo Ruivo e terminais de armazenagem de petróleo, mas também, e sobretudo, pelos navios-tanques, que seriam os principais poluidores. Tal era a poluição que não faltavam caricaturas. Consequentemente, desapareceram as ostreiras do Montijo e os mexilhões devido a resíduos de inseticidas e de combustível, várias espécies de peixe desapareceram, como a corvina, e a utilização das praias foi condicionada (Soares, 1976, p. 4-5).



FIGURA 38 | Caricatura sobre a poluição devido à desregulada concentração industrial nas margens do rio Tejo.
Fonte: Soares, 1976, p. 4.

Numa perspetiva mais abrangente, o regime também terminou sem que os seus mandantes tivessem conseguido regulamentar o esforço de pesca e a seletividade das artes com base na avaliação prévia dos recursos (conhecimento dos mananciais e da influência da pesca sobre eles), e em consequência não se sabe se a regulamentação para proteção dos recursos produzida nesse período trouxe benefícios, e, se sim, qual o valor aproximado desses benefícios.¹⁴¹ Isto não quer dizer que a regulamentação adotada teve um efeito negativo, somente significa que não se consegue apurar o benefício que teve, mas podemos suspeitar que pelo seu conteúdo tenha produzido efeitos benéficos.

Também terminou com vários projetos inúteis em curso (autênticos elefantes brancos), com um modelo económico em crise, com uma elevada dívida pública, e com a população descontente pelo aumento do custo de vida e por ver os seus entes queridos morrerem numa longa guerra colonial que pouco lhes dizia, e que agravava sobejamente a dívida pública da nação, bem como a sua débil situação económico-financeira. Este período fica ainda marcado pela apropriação de um recurso para fins de propaganda política (Santos, 2013b, p. 90).

Sobre as pescas e o mar, faltavam zonas de pesca proibidas, tidas como a única forma de preservar a fauna marítima das águas de Portugal que foram ricas. Questiona-se o motivo do nosso limite de águas territoriais ser de 12 milhas quando em muitos outros países o limite já era as 100 milhas. Lamentava-se o facto de devido à guerra colonial, travada durante treze anos, e devido à

¹⁴¹ O governo determinou um defeso à pesca da sardinha durante quatro meses de inverno, através da limitação do uso da capacidade instalada, numa altura em que era conferida grande importância ao abastecimento do mercado interno, ao emprego e às questões sociais a montante e a jusante da pesca, do que à consciência ecológica da gestão das pescarias (Garrido, 2001, p. 850).

deslocação de unidades da marinha para o Ultramar, as águas territoriais portuguesas terem ficado desprotegidas e foram um pitéu para pescadores de outros países europeus, o que esteve na origem de muitos conflitos entre pescadores, e mais ainda dos evitados pelas gentes pescadoras, devido às consequências que lhe trazia (Jornal de Almada, Ano XX, n.º 1058, de 13 de novembro de 1974, p. 9).

Nem tudo foi negativo. Numa das suas áreas de atuação, vimos que o regime adotou uma política de fixação de preços de forma a “encurtar a distância entre o produtor e o consumidor, reduzindo ao mínimo o circuito de transações” (Madureira, 1998, p. 783). Ao que parece não resultou nos objetivos esperados. Todavia, hoje muitos pescadores reclamam um modelo de gestão semelhante, mas é inconciliável com a nossa economia de mercado baseada na concorrência (que os pescadores alegam não existir nas vendas em lota).

Importa referir que não obstante a maior relevância conferida à indústria da pesca pelo Estado Novo face o conjunto das atividades económicas nacionais, motivo pelo qual Serrão (2000, p. 563) considerou que não existiram “razões de desagrado da classe piscatória em relação às determinações do poder central”, no final deste ciclo as gentes do mar foram parte integrante do movimento revolucionário e estiveram no desmantelamento da oligarquia corporativa das pescas, e no processo de reestruturação iniciado no fim do estado novo aumentou o número de pescadores matriculados (Medeiros, 2000, p. 207).

O 25 de Abril introduziu profundas alterações laborais, também ajustes salariais, que, não obstante a sua pertinência, surgiram em má altura. A quebra das capturas era grande. A frota portuguesa estava envelhecida, era pouco produtiva, e não obedecia aos mais recentes padrões de direito internacional aplicado ao oceano. O setor pesqueiro estava vulnerável. Não obstante, o principal elemento justificador da quebra das capturas foi mesmo a pesca excessiva nas décadas anteriores que tinham depauperado os estoques pesqueiros, devido a uma má gestão da atividade (Medeiros, 2006, p. 163).

D. M. M. 5

MINISTÉRIO DA MARINHA

DIRECÇÃO-GERAL DA MARINHA
DIRECÇÃO DA MARINHA MERCANTE

(a) Capitania do Porto de Lisboa

Rol de matrícula da embarcação de **PESCA LOCAL**

N.º 24-4-L denominada "MARIA JOSÉ"

No livro 2º a fls. 158 de registo de matrículas de **PESCA**, fica matriculado o chato acima indicado, de que é mestre ou arrais António Francisco de Eucamação e proprietário António Francisco de Eucamação, tendo de companhia os marítimos no verso indicados. A prestação de serviços a bordo desta embarcação é regulada pelas seguintes condições:

Capitania do Porto de Lisboa, de 6. ABR. 1970 de 19__

1º Capitão do Porto



(a) Repartição.

Pagou:

Emol. Capitánias	5\$00
Soc. a Náufragos	\$
Impressos	\$40
	\$
	\$
Soma	<u>5\$40</u>

Verba N.º 6075

EA/90 (2.ª A) 210 x 371 — (Dec. 45 969/15-10-64) — 40 000 ex. — 389/67 — T. II.

[illegible]

Livro III - Evolução Histórica - Parte 2 - Estado Novo | 151

Joaquim da Silva, proprietário e arrais da embarcação de pesca local "São José", registo n.º B-8-L, comunica ao Delegado Marítimo do Barreiro o desembarque de João Pedro Iça Júnior, responsabilizando-se inteiramente pelo seu desembarque, em 22 de setembro de 1970.

Nos termos da Lei não é permitido aumentar o número de linhas deste papel ou escrever nas suas margens.



Exm^o. Senhor
Delegado Marítimo do Barreiro

Joaquim da Silva, marítimo, com cédula nº 35 039 da inscrição marítima da Capitania do Porto de Lisboa, declaro para os devidos efeitos na minha qualidade de proprietário e arrais do barco de pesca local nº B-8-L, "SÃO JOSÉ" que deu baixa do marítimo JÃO PEDRO IÇA JÚNIOR, da matrícula da embarcação acima referida, responsabilizando-se inteiramente pela baixa do mesmo marítimo,

Barreiro, 22 de Setembro de 1970

O REQUERENTE,
Joaquim da Silva

Fonte: DMB, Livro 9 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] - 1967/1971. Documento avulso encontrado dentro do livro.

João dos Santos Roque, residente no Seixal, proprietário da canoa de pesca local com motor fixo denominada "Três Amigos", registo n.º B-474-L, comunica ao Delegado Marítimo do Barreiro o desembarque de Francisco Roque Paulino, que exercia a bordo funções de arrais, em virtude de o arrais ter abandonado a embarcação. Por não saber assinar, autenticou a declaração com a aposição da sua impressão digital, datada de 30 de setembro de 1970.

Nos termos da Lei não é permitido aumentar o número de linhas deste papel ou escrever nas suas margens.



DECLARAÇÃO

----- João dos Santos Roque, marítimo com cédula número 3572 da inscrição da Delegação Marítima do Barreiro, maior, casado, residente na Rua Cândido dos Reis, nº 40-2º andar, no Seixal, proprietário da canoa de pesca local com motor fixo registada na Delegação Marítima do Barreiro sob o nº B-474-L e a denominação de "TRÊS AMIGOS", declara para os devidos efeitos que deu baixa de arrais do referido barco do marítimo Francisco Roque Paulino, possuidor da cédula nº 3028 da inscrição da Delegação Marítima do Barreiro, em virtude de o referido arrais ter abandonado a embarcação. Por este motivo, declaro que me torno inteiramente responsável pela baixa do referido marítimo da matrícula do meu barco.

Barreiro, 30 de Setembro de 1970

Por o declarante não saber assinar, vai a presente ser autenticada com a aposição da impressão digital do mesmo declarante.

Fonte: DMB, Livro 9 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1967/1971. Documento avulso encontrado dentro do livro.

Ofício da Junta Central das Casas dos Pescadores, dirigido à Delegação Marítima do Barreiro, comunicando alterações à lista definitiva do navio "Camarão", matrícula B-474-L: desembarcaram Rui Francisco de Almeida, marinheiro pescador, José Manuel da Silva Ribeiro, moço pescador, e Manuel Joaquim Pereira Valentim, ajudante motorista, em substituição embarcaram José Maria da Cruz Vieira, moço pescador, e Fernando Augusto da Silva, 2º Motorista. O comunicado bem com a menção "A Bem da Nação", e assinado por Henrique dos Santos Tenreiro. Data: 27/7/1972


JUNTA CENTRAL DAS CASAS DOS PESCADORES

L I S B O A

Exm^a. Senhor
Capitão do Porto de Lisboa

DELEGAÇÃO MARÍTIMA DO BARREIRO

S/REFERENCIA	PROCESSO	DATA	N/REFERENCIA	PROCESSO	DATA
					25/7/72

ASSUNTO: 493/72- S.P.

Alterações à lista definitiva do navio: " CAMARÃO "

Exm^a. Senhor:-

Temos a honra de comunicar a V. Ex^a. que desembarcaram do
do navio em referência os seguintes marítimos:

- ✓ Marinheiro Pescador- Rui Francisco de Almeida - C.M. 787- Ericeira
- ✓ Moço Pescador- José Manuel da Silva Ribeiro - C.M. 31.161- Aveiro
- ✓ Ajudante Motorista - Manuel Joaquim Pereira Valentim - C.M. 223.866- Lisboa

=====

O respectivo capitão vai matricular em substituição daque-
les os seguintes marítimos:

- ✓ Moço Pescador- José Maria da Cruz Vieira - C.M. 32.455- Aveiro
- ✓ 2º Motorista - Fernando Augusto da Silva - C.M. 11.504- Setúbal

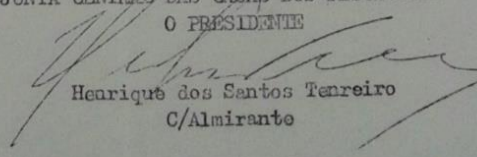
=====

A.S.

que estão inscritos neste Grémio.

Agradecendo o favor de mandar juntar à lista definitiva
este comunicado, subscrevemo-nos com elevada consideração,

A BEM DA NAÇÃO
JUNTA CENTRAL DAS CASAS DOS PESCADORES
O PRESIDENTE
Henrique dos Santos Tenreiro
C/Almirante



LARGO DA PRINCESA 2, LISBOA (3)

Fonte: DMB, Livro 10 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] - 1971/1978. Documento avulso encontrado dentro do livro.

III.1.15.6. Capitania do Porto de Lisboa: pescadores, embarcações, artes de pesca, capturas e vendas de espécies de águas marítimas e de águas salobras.

III.1.15.6.1. Notas sobre as estatísticas da pesca

A publicação dos dados da pesca para o ano de 1936 sofreu um grande atraso por dificuldades materiais, e para anular algum desse atraso foram publicados dois anos em simultâneo: 1936 e 1937, com pequenas alterações face à estrutura que vinha do antecedente. A publicação das estatísticas da pesca referentes aos anos de 1938/39/40, e posteriores, foi feita ainda com mais alterações, sendo as mais visíveis a supressão da maior parte dos dados estatísticos de ordem individual relativos a unidades de pesca per si, em parte em consequência da publicação da Base 5 da Lei n.º 1:911 de 23 de maio de 1935, que instituiu o Instituto Nacional de Estatística (Ministério da Marinha, 1939, p. VII).¹⁴² Outras alterações foram promovidas pelo naturalista Alfredo de Magalhães Ramalho, Vogal da Comissão Central de Pescarias, em harmonia com resoluções do Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM) (Viegas, 1950, p. 12-13).

Destas alterações destacam-se alguns melhoramentos, o mais significativo os novos agrupamentos de peixes marítimos, em demersais e pelágicos, e o agrupamento de peixes de águas salobras capturados nos rios. No entanto, para o nosso estudo sobre a pequena pesca local não existem melhoramentos. As alterações introduzidas após 1938, inclusive, reduziram a informação específica, quer na diferenciação dos meios de ação e produção entre a pesca de águas marítimas e a pesca de águas salobras, quer na quantificação e discriminação pormenorizada das várias tipologias de aparelhos que operavam no estuário e principais espécies a que se direcionavam na pesca e na apanha de mariscos e plantas marinhas, quer ainda no detalhe e quantidade de embarcações e marítimos que operavam os vários aparelhos, individualmente para cada uma das Delegações Marítimas. A partir deste momento as estatísticas deixam de fazer comparações com anos precedentes, e os dados são estruturados e apresentados agregando a informação de todas as delegações marítimas de Lisboa no Tejo e enfatizando somente os principais aparelhos de pesca, a saber: armações de sardinha e de atum, vapores de arrasto, cercos americanos, traineiras grandes e pequenas (consideravam-se as embarcações como sendo artes de pesca, sendo que estas usavam redes de cerco), xávegas, sacadas e anzóis. As embarcações de pesca em atividade foram agrupadas por anos independentemente da área de pesca, o que gera reduzida entropia no caso das Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira e do Barreiro, onde estavam registadas e laboraram maioritariamente embarcações da pesca local, mas no caso do Porto de Lisboa, e em menor medida da Delegação Marítima da Trafaria, os dados tornam-se inconclusivos para a pesca local, uma vez que eram portos de registo com grande intensidade de pesca costeira e longínqua: em Lisboa estavam registados os grandes arrastões que operavam na zona costeira e os navios das várias pescas longínquas, e não é possível saber quantos desses registos eram embarcações de pesca local, e na Trafaria os registos de embarcações da pesca local eram dominantes, mas misturavam-se com os registos das embarcações locais que laboravam na zona de entrecabos e que faziam porto de abrigo (ficavam varadas nas praias) entre a Cova do Vapor e o Cabo Espichel, nomeadamente a Costa da Caparica. Os dados das embarcações registadas na Capitania do Porto de Lisboa e publicados nestas estatísticas de pesca são de tal forma inconclusivos para a pesca local que foi necessário fazer o levantamento destas embarcações a partir dos livros manuscritos de registo de propriedade para complementar os dados dessas publicações oficiais, um trabalho moroso e dificultado por problemas de arquivo, e cujos resultados se apresentam no Apêndice I.107.

As estatísticas refletem a estratégia governativa de alavancar as pescas costeiras e longínqua, e retiram qualquer protagonismo à pesca local. Por se tratar de uma reforma profunda, o serviço de estatística de pesca não conseguiu “remover certas insuficiências e imperfeições” nos dados do ano de 1938 referentes as artes de xávega pequena¹⁴³ e às artes de cercar para bordo (cercos americanos, traineiras grandes e traineiras pequenas), e, em consequência, a “quási totalidade do produto da pesca destas artes é constituída por sardinha e carapau” (Ministério da Marinha, 1940a, p. 6). Importa referir que estas três últimas artes, cuja definição é dada pelo Decreto n.º 28:616 de 25 de abril de 1938, que criou o Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha, eram relevantes para o produto da pesca registada

¹⁴² O último mapa estatístico pormenorizado a ser publicado intitula-se: “nomes dos diversos aparelhos empregados na pesca e na apanha de mariscos e vegetais, com designação detalhada das embarcações, jangadas e pessoal que serviu em cada um dos mesmos aparelhos, durante o ano de 1935, nas águas marítimas e salobras de cada capitania do pôrto e suas delegações marítimas” (Ministério da Marinha, 1937, p. V, 322).

¹⁴³ A manobra destas redes já foi anteriormente descrita. Sobre a dimensão, nesta altura designava-se por xávega pequena a rede com 200 metros de comprimento e dois metros de largura, que aumenta dos lados para o centro. O saco (ou copo) tinha seis metros de comprimentos e quatro metros de largura (Jornal do Pescador, Ano X, n.º 115, 1948, p. 24). As xávegas grandes eram de maior dimensão.

no Porto de Lisboa e na Delegação Marítima da Trafaria, mas não influenciavam no produto da pesca registada nas Delegações Marítimas do Barreiro e de Vila Franca de Xira. Os dados do número de pescadores referentes ao ano de 1938 também devem ser considerados sob reserva (Ministério da Marinha, 1940a, p. 8). Já os dados da pesca do arrasto cedidos pelo Grémio dos Armadores da Pesca de Arrasto, criado em 1939, parecem ser dos mais fidedignos.

Muitas vezes o registo das espécies não era feito com a discriminação adequada, era classificado na rubrica “outras espécies”, também designada “Diversos não especificado”. Portanto, a existência de imperfeições na notação original pode justificar algumas das subidas e descidas abruptas de quantidades, como se assume nas publicações oficiais: “algumas vezes, até, quantidades importantes de peixe serão indevidamente notadas sob a designação «Diversos não especificados», rubrica que, em rigor, só deveria conter as que não estão inscritas no rol impresso enviado para os postos de despacho das alfândegas” (Ministério da Marinha, 1943, p. 7). Ademais, a diversidade de nomes comuns para o mesmo peixe que os pescadores davam em portos diferentes, muitas vezes no mesmo porto, colaborava para a imprecisão estatística (Viegas, 1950, p. 12-13). Importa notar que estes dados são os únicos existentes, não havendo como suprir a sua ausência ou, em algumas vezes, desmontar a sua inconsistência.

III.1.15.6.2. Embarcações e pescadores.

No período a que correspondem os mandatos de Salazar como Presidente do Conselho de Ministros manteve-se a tendência já antes registada na Capitania do Porto de Lisboa, de diminuição do número de embarcações de propulsão a vela e remos, e aumento vertiginoso do número de embarcações de propulsão mecânica, bem como a tonelagem de arqueação, excetuando o período após 1965, altura em que já está em quebra a tonelagem das embarcações e os desembarques.

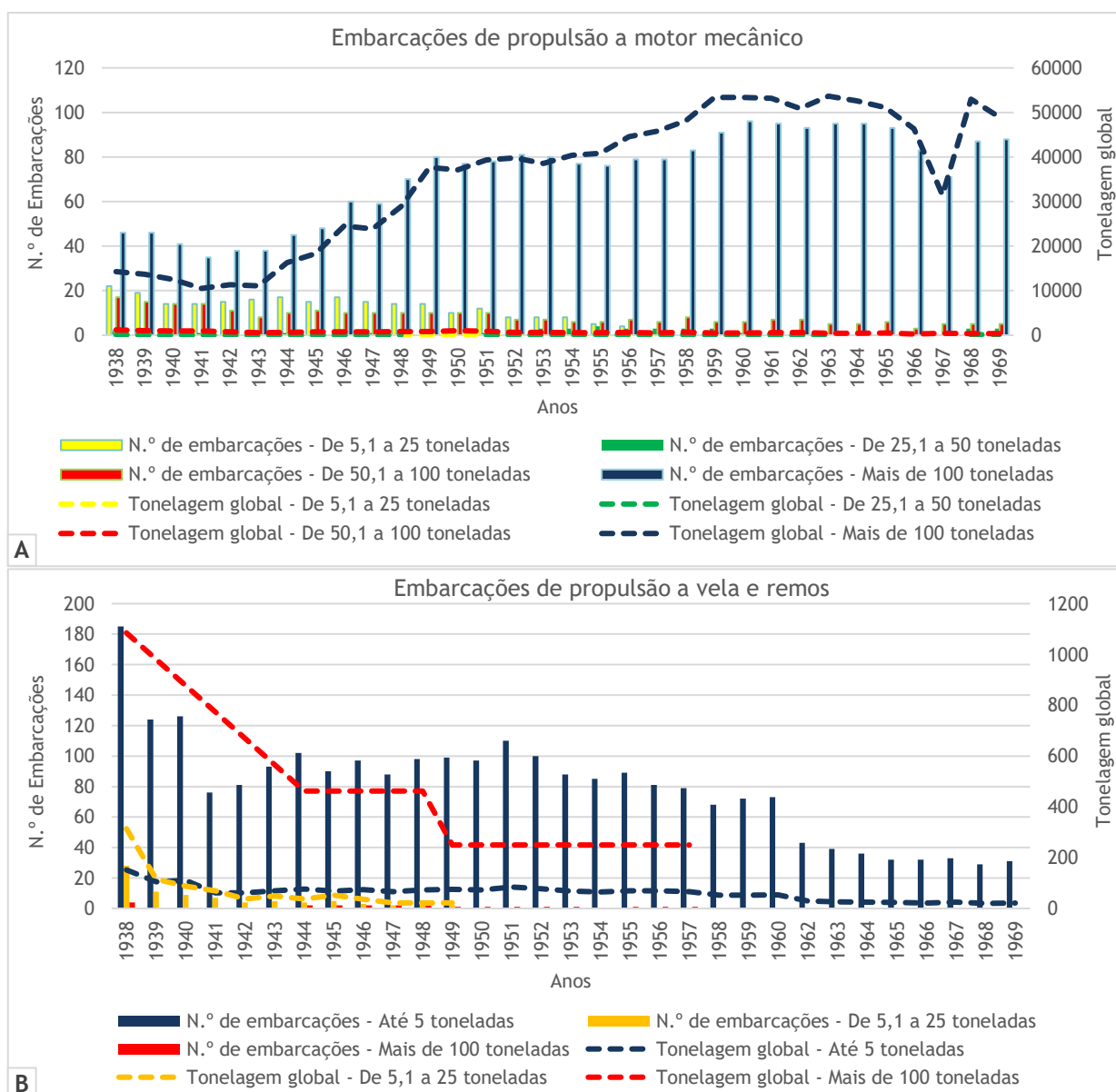


GRÁFICO 3 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e mecânica, e respetiva tonelagem, afetas à pesca ativas no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: Nos dois gráficos acima indicamos a quantidade e tonelagem das embarcações registadas em Lisboa e que num determinado dia estavam em atividade (não engloba, portanto, as que não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Não existem dados para o ano de 1961 no gráfico das embarcações de propulsão a vela ou remos. Os dados do número e tonelagem das embarcações, quer de propulsão mecânica, quer de propulsão a vela e remos, estão disponíveis para consulta do Apêndice I.44.

De forma pormenorizada, no dia 30 de junho em 1938 estavam em atividade em Lisboa 87 embarcações de propulsão mecânica e 217 embarcações de propulsão a vela e remos, e em 31 de julho de 1969 já só aqui laboravam 31 embarcações a vela e remos, todas com menos de 5 toneladas de arqueação, e, no oposto, estavam aqui em atividade 96 embarcações de propulsão mecânica, das quais cinco tinham entre 50,1 e 100 toneladas, e 88 tinham mais de 100 toneladas de arqueação. O mesmo aconteceu em relação à tonelagem global, que no caso das embarcações de propulsão mecânica passou de 15.840 no dia 30 de junho de 1938 para 53.500 no dia 31 de julho de 1968, e no caso das embarcações a remos e vela passou de 1.551 para 20, no mesmo período (Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93). A maior parte eram embarcações da pesca costeira e longínqua, sendo residual o número de embarcações de pesca artesanal local.

A generalidade das embarcações de propulsão a vela e remos estava ao serviço da pesca fluvial e da pesca nas águas interiores não marítimas do rio Tejo, e as embarcações de propulsão mecânica laboravam na pesca costeira e longínqua. Até à publicação do Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945, que alterou as disposições relativas à identificação das embarcações de pesca, as embarcações de pesca eram identificadas por um número de registo procedido da letra “L” e seguido da letra “F”, isto independentemente da zona de pesca onde exerciam a atividade principal ou normal, ou seja, tanto terminava com a letra “F” o conjunto de identificação das embarcações da pesca fluvial como o conjunto de identificação das embarcações da pesca costeira que andavam a pesca com o cerco americano, ou até mesmo as embarcações que, ao serviço destas últimas, faziam a condução de peixe. Importa notar que a Delegação Marítima de Vila Franca de Xira só foi estabelecida em 1925, e só começou a funcionar em 1928, pelo que era em Lisboa onde a grande maioria das embarcações de pesca fluvial até então eram registadas. O último registo feito em Lisboa para a pesca fluvial foi em 1932, da canoa denominada “Senhora da Boa Viagem”, número LX-15-L, que entrou para a pesca adquirida pelo proprietário Agostinho Bernardo Fernandes Ruela ao construtor Joaquim Maria da Fonseca, por este último construída na área da Delegação Marítima do Barreiro, pela quantia de duzentos e cinquenta escudos (Cf. no Apêndice I.107.).

O ano de 1957 é o último em que laboram em Lisboa embarcações a vela e remos com uma tonelagem superior a cem toneladas (a partir de 1958 só ficam em atividade embarcações deste tipo de propulsão com menos de cinco toneladas), o que está relacionado com a aceleração dos ritmos de crescimento industrial no pós-guerra e com a surpreendente onda de modernização e de expansão que se regista em Portugal na década de 1950, mas também, e sobretudo, com os efeitos da subsidiação à construção e renovação da frota da grande pesca pelo Fundo de Renovação e de Apetrechamento da Indústria da Pesca, criado pelo Decreto-Lei n.º 39:283 de 20 de julho de 1953, no quadro da primeira fase do Plano de Fomento das Pescas Nacionais, que permitiu a substituição das antigas embarcações a vela e remos por rápidas e potentes embarcações de propulsão mecânica. Em 1958, quando terminou a primeira fase do programa de subsidiação, já existiam em Lisboa 94 embarcações em atividade com motor mecânico, das quais três tinham entre 25,1 e 50 toneladas, oito tinham entre 50,1 e 100 toneladas, e 83 tinham mais de 100 toneladas (Ministério da Marinha, 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51).

O número de pescadores inscritos em Lisboa, e efetivamente em atividade, manteve-se na linha com o que vinha do antecedente, ainda que no gráfico a seguir exista uma acentuada quebra especialmente entre 1938 e 1944, o que se justifica pelas mudanças introduzidas no apuramento dos dados para as estatísticas das pescas (deixaram de ser considerados os pescadores inscritos que não laboravam diariamente nas pescas).

Podemos observar que o número global de pescadores, quer de maior idade, quer de menor idade, tem uma quebra acentuada quando termina a primeira fase do Plano de Fomento das Pescas Nacionais, o que não é coincidência, uma vez que com a modernização da frota as velhas embarcações a vela e remos, e outra de propulsão mista, que requeriam maiores quantidades de recursos humanos para serem operadas, são substituídas por embarcações motorizadas que não careciam de tanta mão de obra. Podemos também observar que o número de pescadores menores em atividade, portanto, que tinham até 21 anos, era muito elevado e cresceu exponencialmente face ao período da Primeira República Portuguesa, e que nos anos de 1968/69 cresceu mais do que o número de pescadores maiores de idade, atingindo o pico de 356 pescadores menores no ano de 1969, o que representava 16% de toda a mão-de-obra ativa nas pescas em Lisboa (2574 total de pescadores - 2218 maiores e 356 menores).

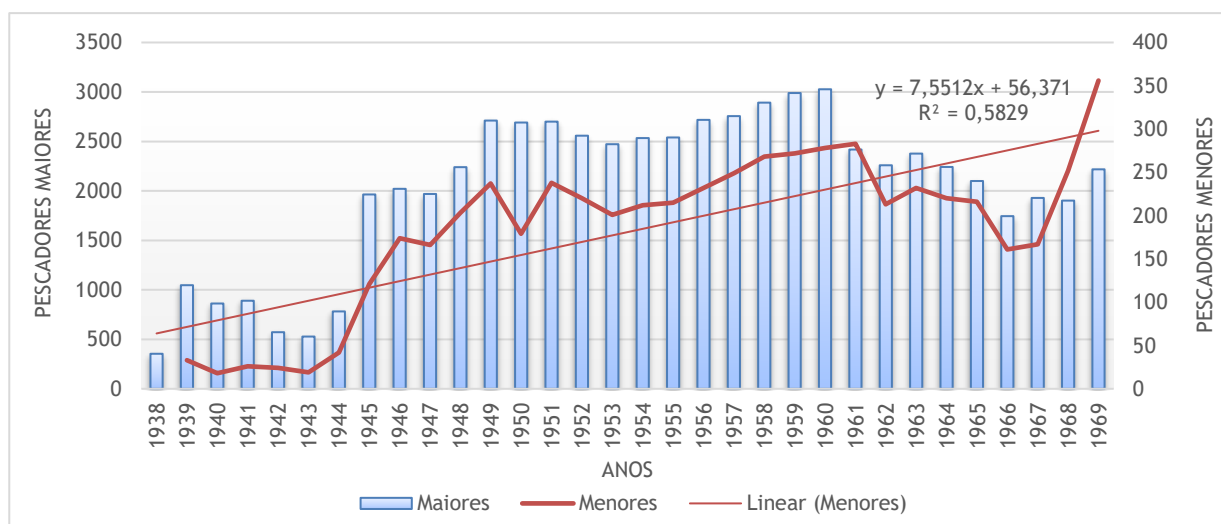


GRÁFICO 4 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos em Lisboa e em efetiva atividade entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: No gráfico acima indicamos o número de pescadores maiores e menores de idade registados em Lisboa e que num determinado dia estavam efetivamente em atividade (não engloba, portanto, os registados que nesse dia não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados dos pescadores inscritos não englobam os tripulantes que pudessem andar nas embarcações (que não pescadores inscritos) (Ministério da Marinha, 1961, p. 56-57). Entendia-se como “menores” os pescadores registados com menos de 21 anos, e como “maiores” os pescadores registados de 21 anos e mais, baliza de idade que vinha do antecedente (Ministério da Marinha, 1967, p. 90-91). Os dados de 1938 agregam os pescadores maiores e menores de idade, e devem ser considerados com reservas, até porque não coincidem com os registados e referentes ao número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes, como também não coincidem os registados entre 1939 e 1944, conforme gráfico a seguir. Os dados do número de pescadores maiores e menores estão disponíveis para consulta do Apêndice I.45.

A partir das estatísticas oficiais das pescas publicadas pelo Ministério da Marinha não é possível saber o número de pescadores a laborar na pesca local, apenas sabemos que do conjunto a maior parte laborava nas pescas costeiras e longínquas. No entanto, da consulta dos livros de inscrição dos marítimos no rol de tripulação, onde constam os embarques e desembarques, verificámos que durante este período cerca de 80% das embarcações de pesca local laboram apenas com um tripulante, que podia ser arrais ou pescador (neste caso tinha de obter autorização para governar a embarcação, e apenas o podia fazer no rio Tejo), e também tinha de ter autorização para governar sozinho a embarcação, e apenas cerca de 20% das embarcações eram tripuladas por dois ou mais tripulantes. A maior parte tinha licença para trabalhar com camaroeiro, mas também eram comuns as licenças de aparelhos de anzol, de teias de covos, de chinchorro e de arrasto de vara para o camarão mouro nas águas interiores do estuário do rio Tejo (CPL, Livro - Matrículas - Pesca Local e Tráfego Local - 1941/1973; CPL, Livro 1 - Inscrição Marítima de Pesca Costeira e Local - 1949/1961; CPL, Livro 2 - Inscrição Marítima de Pesca Costeira e Local - 1960/1970; CPL, Livro 3 - Inscrição Marítima de Pesca e Tráfego Local - 1941/1979). Notar também que a documentação apresentada anteriormente, ao fim da análise de cada década, evidencia esta realidade e foi aí colocada exatamente com esse propósito.

Quanto às restantes pescas, os pescadores, maiores e menores, empregavam-se em diversas artes sendo as mais importantes e representativas das suas ocupações: (i) os cercos americanos, que a partir de 1958 desaparecem de Lisboa; (ii) as redes de cerco usadas nas traineiras, embarcações em madeira inicialmente classificadas como “grandes” ($\Rightarrow$ 30 TAB) ou “pequenas” ($\Leftarrow$ 30 TAB) (INIP, 1978, p. 19), e a partir de 1958 como “médias”, que desapareceram de Lisboa a partir de 1963; (iii) os vapores de arrasto, a partir de 1966 designados de navios de arrasto (categoria que não incluía os arrastões de pesca do bacalhau); (iv) os navios de bacalhau a motor e de arrasto, que entraram em declínio no final do Estado Novo; (v) os navios de bacalhau a motor e à linha, assim designados após 1966, já que antes eram designados por navios de bacalhau a motor; (vi) os lugres do bacalhau de propulsão só à vela, mais tarde de propulsão mista (a vela e a motor, mas não a remos), e por fim a propulsão só a motor, que deixariam de existir em Lisboa a partir de 1965; e (vii), por fim, praticamente residuais, a arte do anzol e outras não especificadas.

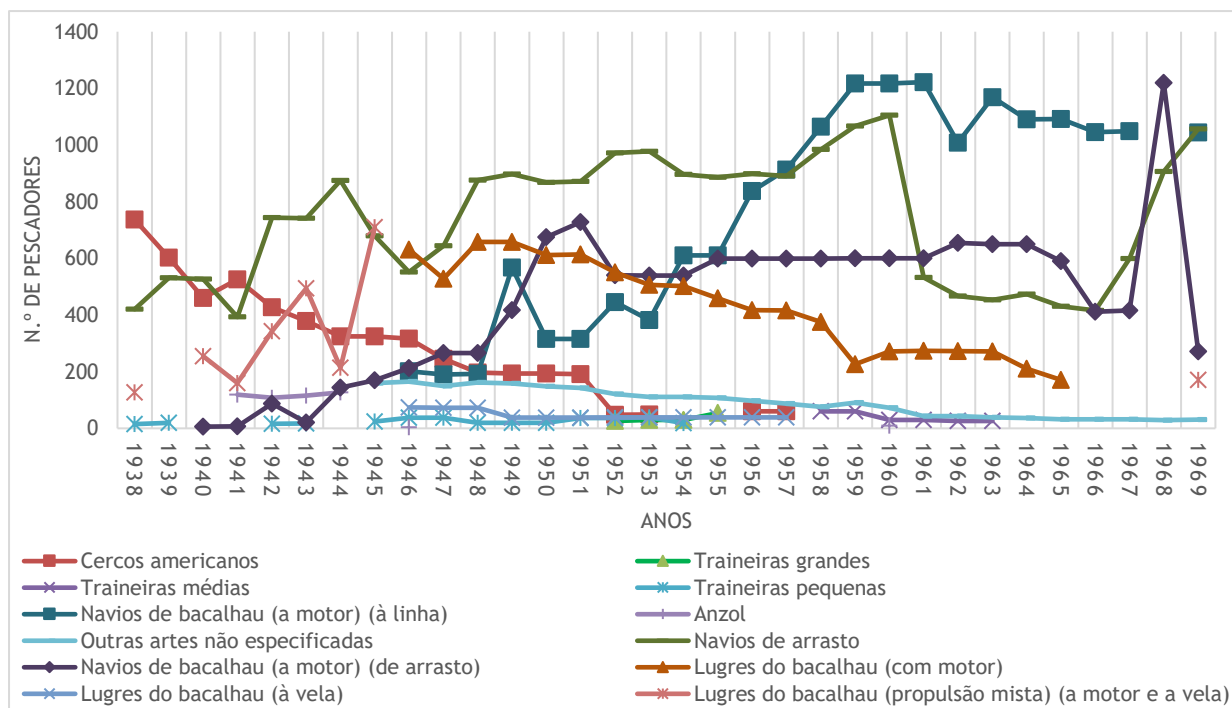


GRÁFICO 5 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes em Lisboa, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 15; 1940b, p. 13; 1941, p. 18; 1942, p. 62-63; 1943, p. 66-67; 1944, p. 64-65; 1946, p. 66-67; 1947, p. 70-71; 1949a, p. 44-45; 1949b, p. 44-45; 1950, p. 46-47; 1951, p. 46-47; 1955, p. 48-49; 1957a, p. 52-53; 1957b, p. 52-53; 1957c, p. 54-55; 1957d, p. 54-55; 1957e, p. 54-55; 1958a, p. 54-55; 1958b, p. 54-55; 1959, p. 54-55; 1960, p. 56-57; 1961, p. 60-61; 1962, p. 64-65; 1963, p. 62-63; 1964, p. 62-63; 1966b, p. 94-95; 1967, p. 96-97; 1968, p. 90-91; 1970a, p. 94-95; 1970b, p. 96-97; 1971, p. 94-95.

Notas: No gráfico acima indicamos o número de pescadores matriculados em Lisboa nas artes mais importantes e que num determinado dia estavam efetivamente em atividade (não engloba, portanto, os que não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados de base, bem como os procedimentos de normalização adotados, estão disponíveis para consulta do Apêndice I.46.

Se no início deste ciclo os pescadores laboravam nas traineiras pequenas, que não excediam em número as vinte, no início da década de 1950, por via da aceleração dos ritmos de crescimento industrial no pós-guerra, da onda de modernização nacional, e do esforço financeiro estatal direcionado à subsidiação à construção e renovação da frota da grande pesca, começaram a laborar em traineiras médias e grandes, cujo número de artes triplicou, e deixaram de laborar nas traineiras pequenas (cada embarcação traineira utilizava uma rede traineira). Há registo de pescadores empregues em traineiras grandes entre 1952 e 1955, e nas chamadas traineiras médias, que emergem do programa de subsidiação à construção e renovação da frota da grande pesca, a partir de 1958. Deixa de haver registo de traineiras no inverno de 1963, mas elas continuaram a existir em Lisboa, e por isso mesmo ainda perduram na memória dos vivos como um símbolo do tempo áureo das pescas nacionais do século XX. A título de curiosidade, foi em 1971 que foi construída a primeira traineira em aço, até então as embarcações afetas à pesca da sardinha eram todas construídas em madeira (INIP, 1978, p. 19).

Os cercos americanos, uma referência nas pescas nacionais ainda no final do século XIX, em conjunto com os vapores de arrasto, mais tarde classificados como navios de arrasto, e com os navios de bacalhau motorizados (de arrasto e de linha), foram as artes que mais empregaram em Lisboa, ainda que com dinâmicas distintas ao longo deste período.

Os cercos americanos a remos foram muito importantes nas pescarias nacionais, mas na década de 1930 a sua existência já estava condenada devido à dimensão destas embarcações, necessária para albergar as grandes e pesadas redes cercadoras e toda a companhia, que também era em grande número (nunca inferior a 20 pescadores maiores) devido à necessidade de braços fortes para puxar os longos e pesados remos e alar as grandes redes construídas de algodão, alcatroadas, com muita cortiça (para um lado da rede ficar na superfície) e muito chumbo (para outro lado da rede ir o mais fundo possível), e com argolas de bronze por onde passava a retina (cabos fortes e pesados que eram puxadas e permitiam que a arte formasse um grande saco onde após sucessiva diminuição da boca o peixe era copejado). Esta pesca era duríssima, fisicamente muito desgastante para os homens do mar e ceifava vidas, e o rendimento não correspondia ao esforço e pouco mais dava para além de permitir aos pescadores conservarem a pobreza com que tinham nascido, e, diga-se, ainda assim eram homens

felizes. Na década de 1940 já eram muito poucos os pescadores matriculados nesta arte, e esse processo teve fim em 1953, ainda que os registos indiquem que nos anos de 1956/57 ainda havia 60 pescadores registados em Lisboa e em atividade nos cercos americanos (Ministério da Marinha, 1958a, p. 54-55; 1958b, p. 54-55).

A empregabilidade dos pescadores nos arrastos a vapor corria em sentido contrário. Quanto mais decrescia o emprego nos cercos americanos a remos mais aumentava o trabalho nos arrastos a vapor, por conversão continuada das embarcações a remos para a navios a vapor, por serem mais produtivas e lucrativas. Os navios a vapor empregavam bastante mais no inverno do que no verão, o que se justifica pela natureza da pescaria.

Os navios de bacalhau a motor dedicados ao arrasto começam a empregar no início de 1940, e intensificam a sua atividade e a absorção de mão-de-obra nas duas décadas seguintes, mas entraram em declínio ao aproximar-se do fim do Estado Novo. Já os navios de bacalhau a motor dedicados à linha, que começaram a empregar mais tarde, no início de 1946, mantiveram um elevado nível de emprego até ao final do Estado Novo, mais incidente no período do verão, sendo aliás o principal empregador nessa altura.

Os antigos lugres bacalhoeiros portugueses à vela, que começaram a funcionar ainda no século XIX, mantiveram a sua existência, em sobrevivência, até ao ano 1957, inclusive. Neste ano ainda empregaram 39 pescadores, mas é certo que já não conseguiam empregar mais do que isso desde o ano de 1949, o que demonstra que só cederam perante o plano de subsídio à construção e renovação da frota da grande pesca. Muitos lugres foram reconvertidos e eram de propulsão mista (a motor e à vela), mas já não havia em atividade lugres a remos.

Os lugres do bacalhau com motor foram bons empregadores até ao final da década de 1950, e protagonizaram centenas de campanhas de pesca na Terra Nova e Groenlândia. No entanto, a vida dos pescadores era muito dura e incerta, tinham muitas carências, e como se isso fosse coisa pouca, durante a Guerra, e não obstante a neutralidade portuguesa, os pescadores ainda tiveram de lidar com o receio permanente de serem afundados, como aconteceu com dois lugres bacalhoeiros em 1942, momento a partir do qual foram tomadas medidas para evitar a confusão das embarcações portuguesas com outras, e assim retirá-las da mira dos submarinos alemães. Uma das medidas foi a pintura de branco de todos os lugres bacalhoeiros em sinal da neutralidade, tendo a frota portuguesa ficado conhecida por “White Fleet”. A década seguinte é de decadência, com menos pescadores aí matriculados. A última vez que há registo de pescadores matriculados nestas embarcações foi no verão de 1965, um total de 171 pescadores (Ministério da Marinha, 1967, p. 96-97).

Eram poucos os pescadores que se empregavam na arte do anzol, sendo a exceção o que aconteceu entre 1941 e 1947, período em que chegaram a andar nesta arte quase 130 pescadores, e menos ainda os que se empregavam na captura de cetáceos, pois só há registo de 17 pescadores matriculados nesta arte no ano de 1945 (Ministério da Marinha, 1942, p. 62-63; 1943, p. 66-67; 1944, p. 64-65; 1946, p. 66-67).

As artes não especificadas, que hoje se integram dentro do grupo de artes polivalentes, chegaram a empregar 165 marítimos em 1946 (Ministério da Marinha, 1949a, p. 44-45), mas no inverno de 1969 já só empregaram 31 pescadores (Ministério da Marinha, 1971, p. 96-97). Foi uma redução sistemática que se justifica com a cada vez maior e melhor organização da atividade pesqueira.

Estas artes eram as mais importantes do ponto de vista económico e empregavam a quase totalidade dos pescadores registados em Lisboa e em atividade, e também por isso tinham uma forte relevância social. De referir que, porventura por lapso estatístico, entre 1938 e 1944, inclusive, os pescadores registados em Lisboa nestas artes mais importantes são em número superior ao conjunto total de pescadores registados em Lisboa, como está representado na zona de faixas diagonais ascendentes de cor preta no gráfico a seguir, o que não faz sentido.

O número de pescadores registados em Lisboa nestas artes mais importantes no máximo teria de ser igual ao número total de pescadores registados em Lisboa, como acontece entre 1945 e 1969. Considerando que os dados foram recolhidos por inquérito, isto remete para erro estatístico e deixa antever que os dados do total de pescadores registados em Lisboa e em atividade estejam subestimados (os dados das artes mais importantes eram recolhidos com maior rigor).

Como já referimos, algumas destas artes davam mais emprego no verão, outras no inverno, em função do tipo de pescarias. Os navios de arrasto e os navios de bacalhau tinham mais pescadores matriculados no verão, e as traineiras médias tinham os mesmos pescadores matriculados no verão e no inverno, tal como acontecia com as artes não especificadas, muito porventura artes utilizadas em águas estuarinas e costeiras.

No cômputo geral podemos afirmar que existia uma certa interdependência em todo o sistema estuarino, observando-se no verão mais pescadores matriculados em Lisboa, e no inverno mais pescadores matriculados nas Delegações Marítimas do estuário do rio Tejo. O gráfico anterior ilustra essa reafecção de marítimos entre 1961 e 1969.

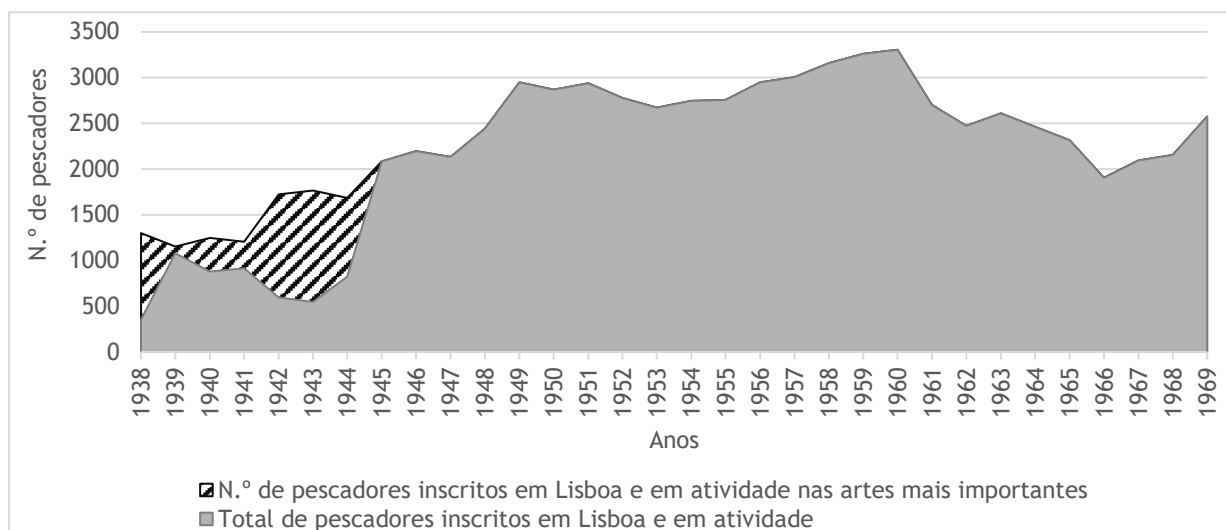


GRÁFICO 6 | Comparação do número total de pescadores inscritos em Lisboa e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores inscritos em Lisboa e em atividade, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 15, 52-53; 1940b, p. 13, 52-53; 1941, p. 18, 54-55; 1942, p. 58-59, 62-63; 1943, p. 62-63, 66-67; 1944, p. 60-61, 64-65; 1946, p. 62-63, 66-67; 1947, p. 66-67, 70-71; 1949a, p. 40-41, 44-45; 1949b, p. 40-41, 44-45; 1950, p. 42-43, 46-47; 1951, p. 42-43, 46-47; 1955, p. 44-45, 48-49; 1957a, p. 48-49, 52-53; 1957b, p. 48-49, 52-53; 1957c, p. 50-51, 54-55; 1957d, p. 50-51, 54-55; 1957e, p. 50-51, 54-55; 1958a, p. 50-51, 54-55; 1958b, p. 50-51, 54-55; 1959, p. 50-51, 54-55; 1960, p. 52-53, 56-57; 1961, p. 56-57, 60-61; 1962, p. 60-61, 64-65; 1963, p. 58-59, 62-63; 1964, p. 58-59, 62-63; 1966b, p. 90-91, 94-95; 1967, p. 90-91, 96-97; 1968, p. 84-85, 90-91; 1970a, p. 86-87, 94-95; 1970b, p. 90-91, 96-97; 1971, p. 92-95.

Notas: Sobrepusimos o total de pescadores inscritos em Lisboa e em atividade, maiores e menores de idade, ao número de pescadores inscritos em Lisboa e em atividade nas artes mais importantes, entre 1938 e 1969, sendo a zona de faixas diagonais ascendentes a zona de desconformidade. Sabemos que estes pescadores estavam efetivamente em atividade porque foram contabilizados por inquérito, no ano de 1938 realizado no dia 30 de junho, e nos restantes anos realizado sempre no dia 31 de julho. Estes estão disponíveis para consulta nos Apêndices I.45 e I.46.

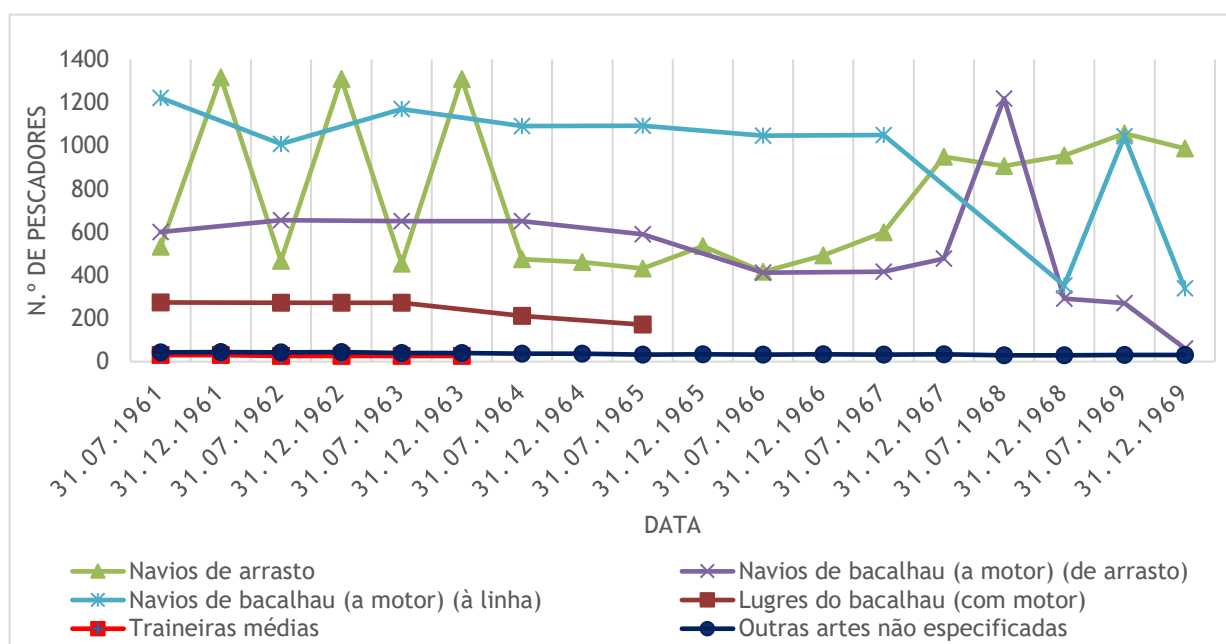


GRÁFICO 7 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes em Lisboa, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno.

Fonte: Ministério da Marinha, 1962, p. 64-65; 1962, p. 66-67; 1963, p. 62-63; 1963, p. 64-65; 1964, p. 62-63; 1964, p. 64-65; 1966b, p. 94-95; 1966b, p. 96-97; 1967, p. 96-97; 1967, p. 98-99; 1968, p. 90-91; 1968, p. 92-93; 1970a, p. 94-95; 1970a, p. 92-93; 1970b, p. 96-97; 1970b, p. 98-99; 1971, p. 94-95; 1971, p. 96-97. **Notas:** Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.46.

III.1.15.6.3. Pescarias de águas marítimas - artes, espécies e produto da pesca.

As espécies de peixes demersais, que vivem no fundo do mar ou na sua imediata proximidade, foram as mais desembarcadas em Lisboa, com destaque para a marmota, o pargo, o cachucho, os cações, leitões e lixas, a pescadinha e a pescada, como se evidência no gráfico seguinte que representa por cada espécie as toneladas totais desembarcadas em Lisboa e o valor de venda considerando todo o período entre 1938 e 1969. Esta tendência acompanhava alguns países europeus, mas estava em contraponto ao que acontecia em Portugal, onde ainda era maioritária a preferência pela captura de peixe pelágicos.¹⁴⁴

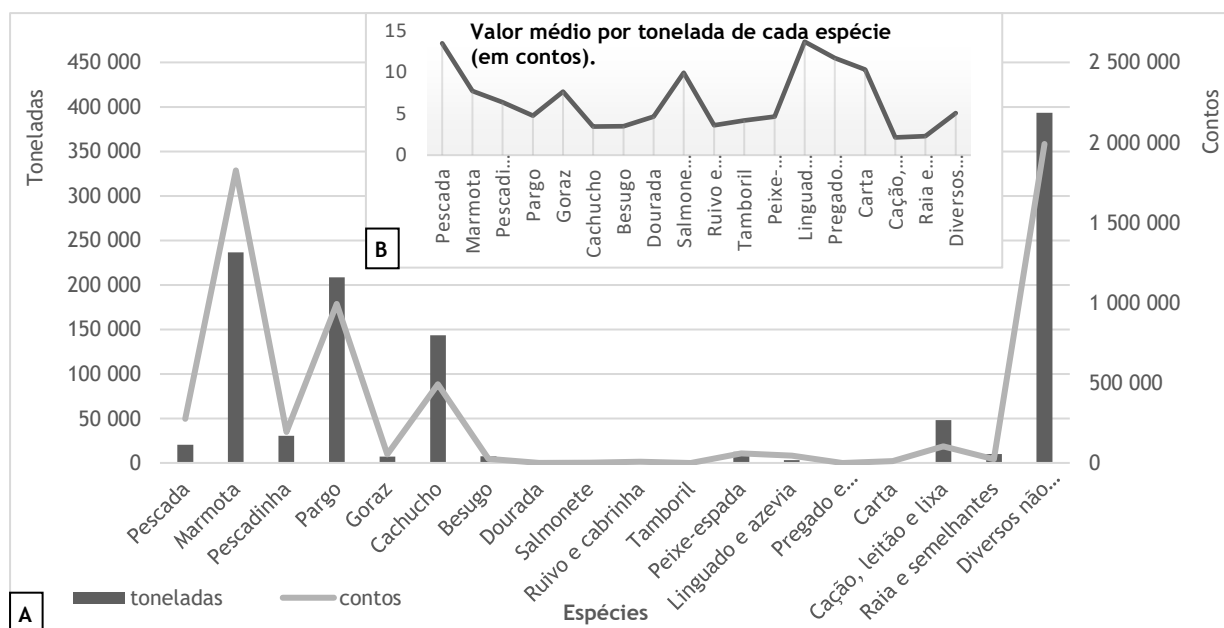


GRÁFICO 8 | A - Quantidade total de peixes demersais capturados em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Notas: Para construir os gráficos A e B foram somados todos os valores registados por cada espécie no período entre 1938 e 1969. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.47.

Para além desta lista de peixes demersais é importante referir a sardinha, espécie pelágica amplamente desembarcada em Lisboa pelo abrangente mercado interno e pela absorção da indústria conserveira para exportação, especialmente em tempo de guerra. As espécies de moluscos e crustáceos eram pouco representativas.

Dentro do grupo das espécies demersais, as economicamente mais valorizadas foram os linguados, as azevias, a pescada, o rodovalho, as cartas, o salmonete e o goraz. Consubstanciando os dados de todo o período temporal, cada tonelada de linguados e azevias foi em termos médios comercializada por 13,6 contos¹⁴⁵, próximo do valor de venda da pescada, de 13,5 contos por tonelada. No oposto, as espécies menos valorizadas eram os cações, leitões e lixas (2,1 contos por tonelada) e as raia e semelhantes (2,3 contos por tonelada).

Numa análise mais fina suportada nos gráficos apresentados a seguir, é possível verificar que o tempo áureo da captura de pescada (não englobando a pescada pequena e a marmota) foi até ao final

¹⁴⁴ No início da década de 1940, do total de peixe capturado na zona marítima fronteiria à costa portuguesa e descarregado nos portos nacionais, cerca de 70% era de espécies pelágicas. Do produto da pesca de zonas mais afastadas, como África, Terra Nova e Gronelândia, essa percentagem ronda os 90%. Os maiores desembarques justificam-se pelo grupo de artes direcionadas às espécies pelágicas, muito eficazes, onde se enquadram as artes de cercar, como os cercos e as traineiras, as armações de atum e as de sardinha, as artes de xávega, sacada e as redes sardinheiras (Ministério da Marinha, 1944, p. 9-10).

¹⁴⁵ Conto = mil escudos.

da década de 1940, período em que se capturou acima das mil toneladas/ano. O maior volume de desembarques desta espécie aconteceu em 1948, tendo sido desembarcadas 1.891,6 toneladas que foram comercializadas por 22.946,8 contos, o que em termos médios dá o valor de 12,13 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1950, p. 9). Esta espécie tornou-se vulnerável à pesca, e a partir desse momento o valor dos desembarques não parou de decrescer. De referir que ao longo deste período conforme ia reduzindo a quantidade desembarcada ia aumentando o preço de venda, ao ponto de no ano de 1969 as 261,5 toneladas desembarcadas terem sido comercializadas por 6.520,6 contos, o que dá um valor médio de 24,94 contos por tonelada (para comparação, no ano de 1938 o valor médio de cada tonelada foi de 4,81 contos).

A pescadinha, ou pescada pequena, era também uma espécie muito relevante em termos de desembarques. Fazia parte da dieta alimentar do povo, pelo preço acessível, e era saborosa. Basta observar os valores dos desembarques. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 20.209,2 toneladas de pescada e 30.194,5 toneladas de pescadinha. Agora faz parte das memórias, especialmente pelo prato de “pescadinha de rabo na boca”, uma iguaria e um marco cultural do nosso povo.

A captura excessiva da pescada pequena (hoje também conhecida por marmota) ajudou a destruir o equilíbrio biológico da espécie, e quando reduziram os desembarques de pescada também reduziram os desembarques de pescadinha (mas não tanto), tornando-a numa das espécies com elevado índice de vulnerabilidade à pesca. Em 1969 descarregou-se quase quatro vezes mais pescadinha do que pescada no porto de Lisboa (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

Em todo este período existe um padrão muito bem definido - quando reduzem os desembarques aumenta o valor de venda do pescado, o que de certa forma compensa os pescadores. Aliás, as espécies mais valorizadas eram as que tinham menos toneladas desembarcadas.

A marmota, espécie intensamente descarregada em Lisboa durante o período do Estado Novo, especialmente na década de 1950, atingiu o pico de desembarques no ano de 1953, com um total de 11.794,2 toneladas comercializadas por 72.718,5 contos, o que em média dá 6,17 contos por tonelada. Os primeiros anos da década de 1960 foram particularmente maus, tendo-se registado valores muito baixos na quantidade desembarcada em Lisboa, especialmente em 1963, ano em que foram descarregadas 3.083,1 toneladas (Ministério da Marinha, 1964, p. 10).

Esta foi a espécie demersal mais capturada, mas era pouco valorizada, situação que se alterou com o aproximar do fim do regime. No ano de 1969 as 9.636,2 toneladas capturadas foram comercializadas por 101.941,1 contos, o que em termos médios representa 10,58 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

De referir que a marmota, juntamente com o pargo e o cachucho, foram as espécies mais densamente desembarcadas no porto de Lisboa entre 1938 e 1969, tendo sido descarregadas 236.412, 208.446,3 e 143.316,3 toneladas, respetivamente.

O pargo, segunda espécie demersal mais desembarcada em Lisboa neste período, também teve os seus anos áureos na década de 1950, tendo sido registado no ano de 1959 descargas no total de 14.729,3 toneladas, comercializadas por um valor recorde de 67.355,6 contos (Ministério da Marinha, 1960, p. 10). A partir de 1961 existe um grande declínio nos desembarques que se acentua nos anos de 1966/67, e sem que exista posteriormente uma recuperação sustentada. Os valores registados de desembarques em 1966/67 (no conjunto representam pouco mais de cinco mil toneladas), foram os mais baixos de que há registos para esta espécie. Como era uma espécie densamente capturada era menos valorizada, e por esse motivo o valor médio de venda por tonelada, considerando os valores de todos o período, foi de 4,5 contos. Tal como as demais espécies, conforme ia reduzindo as quantidades desembarcadas ia aumentando o valor de venda, e em 1969 as 2.216,3 toneladas foram comercializadas por 23.817,7 contos, o que dá em média 10,75 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

O cachucho, um peixe teleósteo, grande e frequente na costa portuguesa, e por isso o terceiro mais capturado e descarregado no porto de Lisboa, manteve sempre uma tendência irregular nas quantidades descarregadas. Até ao final da década de 1940 a tendência era de crescimento sustentado dos desembarques, durante os anos de 1950 as quantidades desembarcadas mantiveram-se altas, mas com muitas irregularidades, tendo decrescido após o ano de 1956, e de forma mais evidente durante a década de 1960.

Por ser uma espécie muito capturada e geralmente grande, tinha pouca valorização no mercado. Em termos médios ao longo de todo o período em análise, a tonelada foi comercializada por 3,4 contos, o que fazia desta uma das espécies mais baratas que chegava à mesa dos lisboetas. Todavia, tal como acontecia com as demais espécies, em que quanto menos peixe era desembarcado mais ele era

valorizado, o mesmo aconteceu com o cachucho, que no ano de 1969 viu vendidas as 2.666,3 toneladas desembarcadas por 24.865,8 contos, o que em termos médios representa 9,33 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

Os tubarões de profundidade (cação, leitão e lixa), ficaram em quarto lugar nos desembarques no porto de Lisboa, mas sem valor comercial. De referir que provavelmente estaria incluído neste grupo as espécies de carochos e patas-roxas. Em todo este período foram capturadas 48.165,8 toneladas que foram comercializadas por 102.324,2 contos, o que em média dá 2,1 contos por tonelada.

Os quantitativos desembarcados mantiveram-se altos até ao final da década de 1940, e decresceram no início da década seguinte e assim se mantiveram praticamente até ao final do Estado Novo, com exceção do período entre 1960/65, em que se assistiu a uma ligeira recuperação dos desembarques (mas ainda longe dos valores registados anteriormente). No início de 1947 o mau tempo prejudicou os desembarques em Lisboa (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 100, 1947, p. 10). No ano de 1969 já só foram desembarcadas 308 toneladas destes vertebrados que foram comercializadas por 1.835,2 contos, o que em média dá 5,96 contos por tonelada. Significa que a conceção formulada - quanto menos quantidades desembarcadas maior o valor de venda - também se aplica aos tubarões, e, aliás, também se aplica a outros peixes cartilaginosos, como as raias e semelhantes.

As raias e espécies semelhantes, onde podemos incluir as quimeras e outros peixes das profundezas, eram tal como os tubarões economicamente pouco valorizadas, mas também eram marginais no total de desembarques do porto de Lisboa. Em todo este período, entre 1938 e 1969, só foram descarregadas 9.899,6 toneladas que foram comercializadas por 22.795,9 contos, o que dá em média 2,3 contos por tonelada.

De referir que os quantitativos desembarcados destas espécies são pouco significativos até ao final da década de 1940. No ano de 1952 foram desembarcadas 197,7 toneladas, e em 1957 esse valor subiu para 605,1 toneladas, tendo decrescido após esse momento de forma pouco acentuada até 1966, e de forma mais acentuada após esse momento. Em 1969 já só foram desembarcadas 322,2 toneladas que foram comercializadas por 1.203,3 contos, o que em média dá 3,73 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10). Esta é uma das espécies demersais que menos valorizou com a redução dos desembarques, sendo certo que a redução dos desembarques também é só da ordem dos 50%.

O goraz e o besugo foram espécies sujeitas a praticamente o mesmo esforço de pesca, tendo sido desembarcadas em Lisboa pouco mais de sete mil toneladas de cada uma das espécies em todo o período, com a diferença de que o goraz foi bastante mais valorizado economicamente do que o besugo. Ora vejamos. Foram desembarcadas 7.098 toneladas de goraz que foram comercializadas por 54.088,1 contos, o que em média dá 7,6 contos por tonelada, e 7.404,3 toneladas de besugo que foram comercializadas por 25.797,4 contos, o que em média dá 3,5 contos por tonelada.

Ambas as espécies apresentam uma tendência de desembarques irregular, sendo certo que é nos besugos que é mais irregular. Também têm em comum o facto de se encaixarem na lógica de que quanto menos capturas maiores os valores de comercialização. Ora vejamos. No ano de 1969 foram desembarcadas 109,6 toneladas de goraz que foram comercializadas por 1.633 contos, o que dá em média 14,90 contos por tonelada, e 227,8 toneladas de besugo que foram comercializadas por 2.333,5 contos, o que dá em média 10,24 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

A dourada, cujos juvenis procuram a proteção das zonas estuarinas para se desenvolverem, é uma espécie residual no conjunto dos desembarques no porto de Lisboa, e também pouco valorizada. Só houve desembarques desta espécie em cinco anos, e não foram sequenciais, não existindo registo de desembarques desde 1964. Entre 1938 e 1969 só foram desembarcadas 19,2 toneladas e comercializadas por 89,3 contos, o que em média dá 4,7 contos por tonelada. Ainda assim foi notável a valorização da espécie ao longo do tempo, se considerarmos que as 3,5 toneladas capturadas no ano de 1940 foram comercializadas por 2,5 contos, o que em média dá 0,71 contos por tonelada, e que as 7,5 toneladas capturadas no ano de 1949 foram comercializadas por 15 contos, o que em média dá 2 contos por tonelada, e que as 6,9 toneladas que foram capturadas no ano de 1963 foram comercializadas por 66 contos, o que em média dá 9,57 contos por tonelada.

O salmonete, apreciado por ser saboroso, era efetivamente uma espécie atrativa para os consumidores e, também por isso, mais valorizada, mesmo em relação à dourada, mas ainda assim era pouco representativa no cômputo geral dos desembarques no porto de Lisboa. Considerando todo o período entre 1938 e 1969, foram desembarcadas 60,4 toneladas que foram comercializadas por 598,1 contos, o que em média dá 9,9 contos por tonelada. De referir que 77% dos desembarques totais registados aconteceram na década de 1940.

Numa análise mais detalhada, verificamos que na década de 1930 praticamente não existiram desembarques de salmonete. Na década de 1940 iniciou-se um crescendo nas quantidades desembarcadas, bem como do valor de venda, que viria a regredir no início da década seguinte, e mais ainda ao longo da década de 1960. Ora veja-se: no ano de 1940 foram desembarcadas 2,1 toneladas e comercializadas por 7 contos, o que em média dá 3,33 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1941, p. 23), e no ano de 1950 foram desembarcadas 9,8 toneladas que foram comercializadas por 98,3 contos, o que em média dá 10,03 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1955, p. 9). Na década de 1960 não só não existiram desembarques desta espécie em vários anos, como no cômputo geral só foram desembarcadas 0,3 toneladas que foram comercializadas por 6,1 contos, colocando o valor da tonelada acima da faixa dos 20 contos.

De tamboril desembarcou-se um pouco mais do que de salmonete, mas também ao nível de valores residuais, e a venda ocorreu por quase metade do valor. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 88,7 toneladas de tamboril comercializado por 370,1 contos, o que em média dá 4,2 contos por tonelada. A maior parte destes desembarques aconteceram no ano de 1960, com um total de 69,1 toneladas desembarcadas e comercializadas por 274,4 contos, o que em média deu 3,97 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1961, p. 10). Em todo este período foi imensa a irregularidade de captura desta espécie, à exceção dos anos entre 1942/48, sendo inúmeros os anos em que não existiram desembarques. No quadro geral do que acontecia com as outras espécies, também o tamboril foi valorizado pela redução da sua captura. No ano de 1969 foram desembarcadas 4,5 toneladas que foram comercializadas por 37,9 contos, o que em média dá 8,42 contos por tonelada, uma duplicação dos valores de venda por referência aos valores praticados no ano de 1960 (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

Do ruivo, também conhecido por cabrinha e por cabaço, ao longo de todo o período foram desembarcadas 2.258,1 toneladas que foram comercializadas por 8.123,10 contos, o que em média dá 3,6 contos por tonelada. Os desembarques desta espécie evoluíram de forma muito irregular: decresceram de forma acentuada até ao final da década de 1940, em meados da década de 1950 tiveram um aumento brusco, e decresceram em meados da década de 1960, aumentando logo de seguida, no final desta década e início dos anos 70. O pico dos desembarques desta espécie aconteceu no ano de 1958, em que foram desembarcadas 153,9 toneladas que foram comercializadas por 473,5 contos, o que dá em média 3,08 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1959, p. 10). No ano de 1969, foram desembarcadas 122 toneladas que foram comercializadas por 820,5 contos, o que dá em média 6,73 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10), e o que revela que também esta espécie viu aumentado o seu valor de venda em função da redução das capturas.

O peixe carta, uma espécie de linguado que habita águas pouco profundas e de fundo lodoso, foi ainda menos predado que o ruivo, e também por isso era mais valorizado. Os desembarques desta espécie revelam grande inconstância até ao início da década de 1950, altura em que estabilizam entre as 50/60 toneladas por ano. A década de 1960 é de grande instabilidade e termina em decadência. Em todo o período entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 1.050,6 toneladas que foram comercializadas por 10.813,1 contos, o que dá em média 10,3 contos por tonelada. Esta espécie valorizou imenso com a redução das capturas. Ora vejamos: no ano de 1938 foram desembarcadas 88 toneladas que foram comercializadas por 136,9 contos, o que dá em média 1,56 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28). No ano de 1948 foram desembarcadas 2,2 toneladas que foram comercializadas por 10,3 contos, o que em média dá 4,68 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1950, p. 9). No ano de 1958 foram desembarcadas 58,6 toneladas que foram comercializadas por 693,9 contos, o que em média dá 11,84 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1959, p. 10). No ano de 1968 foram desembarcadas 40 toneladas que foram comercializadas por 586,7 contos, o que em média dá 14,67 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1959, p. 10). No ano seguinte o valor médio por tonelada já era de 15,84 contos (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

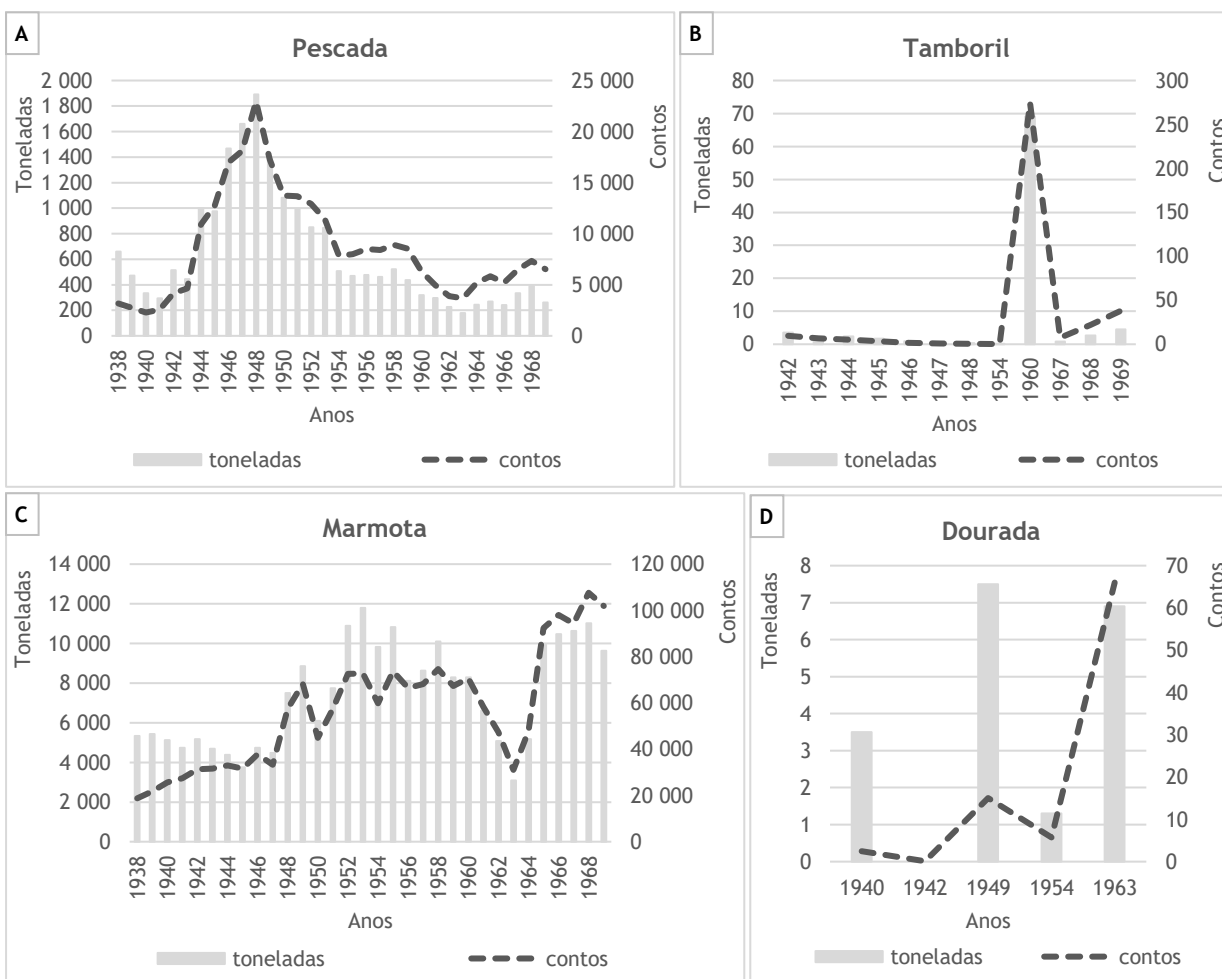
O peixe-espada, também muito apreciado, era alvo de uma captura intensiva e os desembarques eram elevados, mas irregulares, e o valor de venda era baixo quando comparado com o praticado com outras espécies. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 12.583,6 toneladas que foram comercializadas por 58.418,3 contos, o que dá em média 4,6 contos por tonelada. No início existiu um forte declínio de desembarques, especialmente entre 1941/46, mas logo aumentaram substancialmente e assim se mantiveram até ao final do Estado Novo, com alguns altos e baixos. Os valores mais baixos de desembarques foram registados em 1952/53, entre 1957/60, e também em 1966/67. A valorização da espécie pelos mercados foi constante: no ano de 1939 foram desembarcadas 376,1 toneladas que foram comercializadas por 751,1 contos, o que dá em média 2 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1940b, p. 23-26); no ano de 1949 foram desembarcadas 572,7 toneladas que foram comercializadas por 2.669 contos, o que dá em média 4,66 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1951, p. 9); no ano de 1959 foram desembarcadas 242 toneladas que foram comercializadas por 1.188,5 contos, o que dá

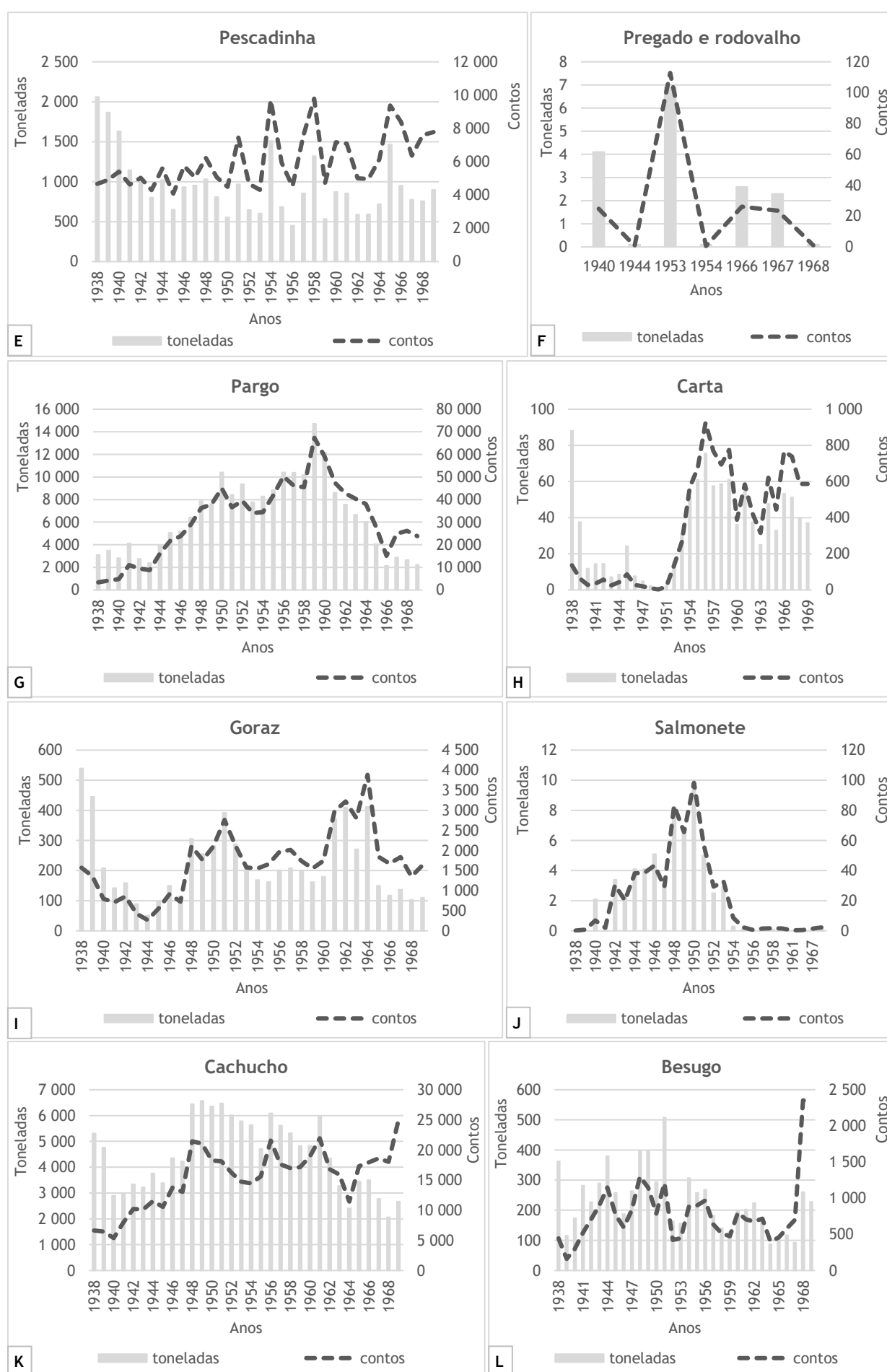
em média 4,91 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1960, p. 10); no ano de 1969 foram desembarcadas 895,5 toneladas que foram comercializadas por 8.044,2 contos, o que dá em média 8,98 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

O pregado e o rodovalho são peixes valorizados, mas praticamente residuais nos desembarques no porto de Lisboa. Na maior parte dos anos nem sequer existem desembarques destas espécies que, para além das semelhanças entre si, facilmente se podem confundir com a solha e a solha-das-pedras, respetivamente. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 16,2 toneladas que foram comercializadas por 189,5 contos, o que dá em média 11,7 contos por tonelada. O ano em que existiu mais desembarques foi em 1953, altura em que foram descarregadas 6,9 toneladas que foram comercializadas por 112,8 contos, o que dá em média 16,35 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1957c, p. 10).

O linguado e a azevia eram peixes bastante valorizados, tal como o pregado e o rodovalho, e provavelmente a solha, mas os desembarques eram reduzidos. Em todo o período foram desembarcadas 3.277,1 toneladas que foram comercializadas por 44.728,7 contos, o que dá em média 13,6 contos por tonelada. Em termos gerais, os desembarques decrescem entre 1938/52, aumentaram exponencialmente no ano de 1953 e voltaram a decrescer de forma muito irregular até ao fim do Estado Novo. A valorização foi exponencial: no ano de 1939 foram desembarcadas 182,5 toneladas que foram comercializadas por 913,6 contos, o que dá em média 5,01 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1940b, p. 23-26); no ano de 1949 foram desembarcadas 39,1 toneladas que foram comercializadas por 608 contos, o que dá em média 15,55 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1951, p. 9); no ano de 1959 foram desembarcadas 119,7 toneladas que foram comercializadas por 2.028,3 contos, o que dá em média 16,94 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1960, p. 10); no ano de 1969 foram desembarcadas 57,2 toneladas que foram comercializadas por 1.570,2 contos, o que dá em média 27,45 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

A seguir apresentam-se os gráficos por cada espécie das toneladas totais desembarcadas em Lisboa e o valor de venda considerando todo o período entre 1938 e 1969.





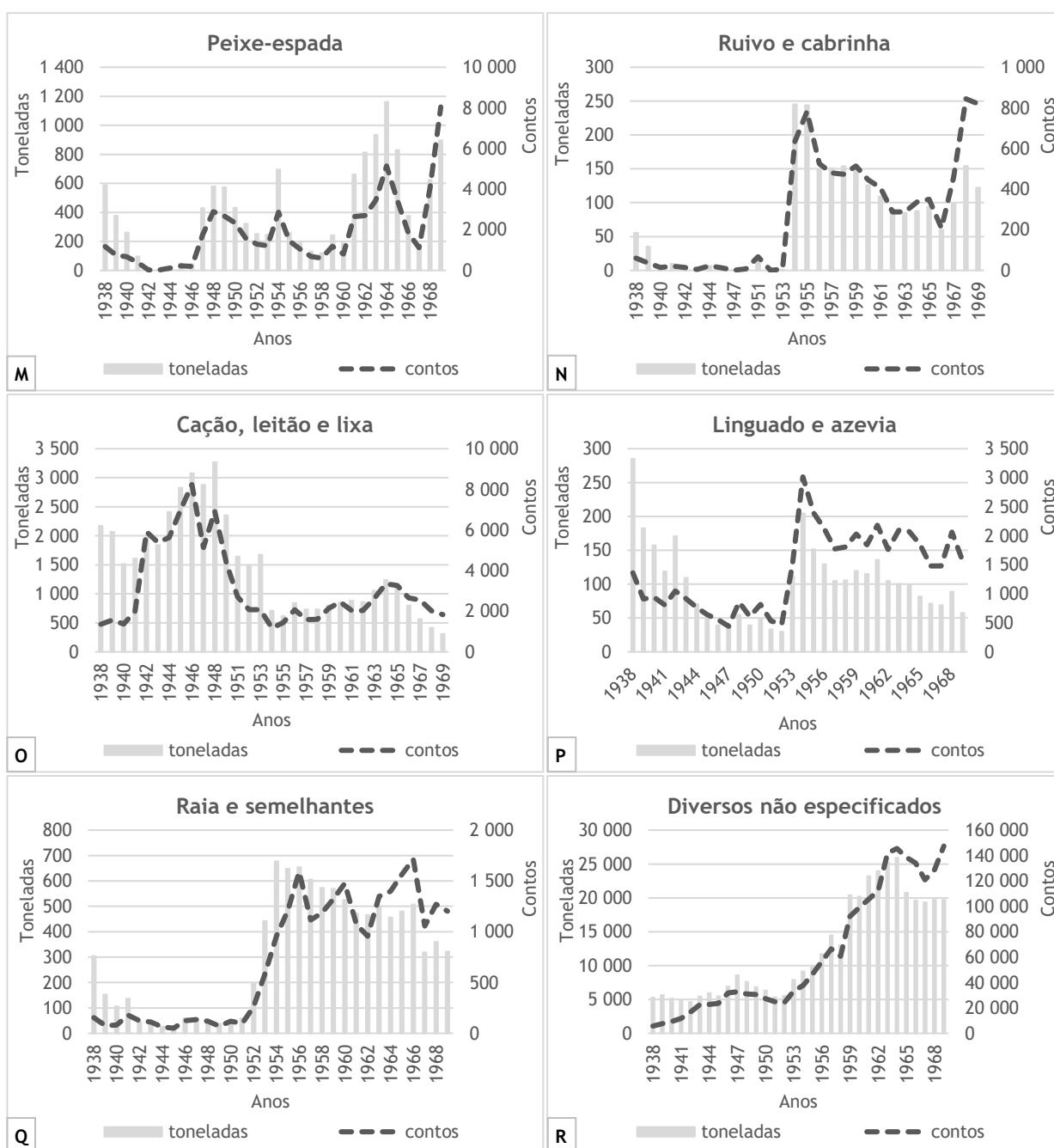


GRÁFICO 9 | Quantidades de peixes demersais capturados em água marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. No Apêndice I.47, constam os dados de base, quer das quantidades desembarcadas, quer do valor de venda em contos, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação. Na conversão foi seguida a metodologia que consta do Apêndice I.

As espécies pelágicas, capturadas maioritariamente com as artes de cercar (cercos e traineiras), armações de atum e de sardinha, artes xávega e de sacada, e redes sardineiras, eram as segundas mais desembarcadas em Lisboa, especialmente pela enorme captura de sardinhas, ainda que também fosse muito relevante a pesca do chicharro e do carapau, e de certa forma a da corvina, como se verifica no gráfico seguinte, que representa os desembarques e o valor de venda em Lisboa para todo o período entre 1938 e 1969, bem como o valor médio de venda por tonelada de cada espécie em todo o período. Os dados não deixam margem para dúvida, de que à exceção da espadilha, da cavala e do biqueirão, as espécies mais valorizadas eram as menos desembarcadas, nomeadamente o atum, o bonito e o sarraão e a albacora. De forma diametralmente oposta, as espécies mais desembarcadas

eram as menos valorizadas, onde se enquadra destacadamente a sardinha, o carapau e o chicharro. A corvina trazia algum equilíbrio a esta equação, uma vez que apresenta a melhor relação entre a quantidade desembarcada e o valor de venda.

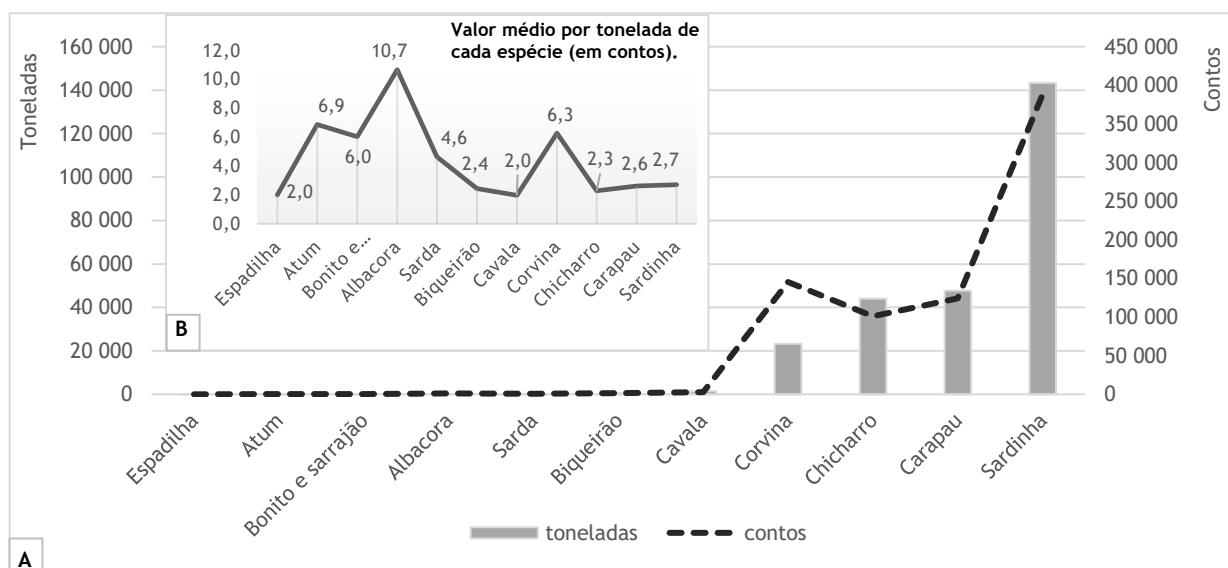


GRÁFICO 10 | A - Quantidade total de peixes pelágicos capturados em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).
Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Notas: Para construir os gráficos A e B foram somados todos os valores registados por cada espécie no período entre 1938 e 1969. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.48.

Numa análise mais fina suportada nos gráficos apresentados a seguir, é possível verificar que em todo o período entre 1938 e 1969 só foram desembarcadas 0,7 toneladas de espadilha, em dois anos distintos, e comercializadas por 1,4 contos. Um valor bastante baixo, ao nível da pesca acessória, mas esta não era uma espécie capturada como acessória (já o arenque é uma espécie acessória na captura da espadilha).

Os atuns, uma pesca de grande relevância do ponto de vista pesqueiro, e com muita tradição na gastronomia lisboeta, por isso serem valorizados, quase não tiveram expressão no valor global dos desembarques. A maior parte da pescaria do atum vinha das armações do Algarve (Ministério da Marinha, 1944, p. 8). Foram poucos os anos em que foram desembarcados quantitativos de atuns entre 1938 e 1969, não ultrapassou a meia dúzia, e no global foram desembarcadas 52,6 toneladas que foram comercializadas por 362 contos, o que dá em média 6,9 contos por tonelada. Deste total, quase 90% foi desembarcado no ano de 1968, num total de 47,1 toneladas comercializadas por 249,8 contos, o que em média dá 5,30 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1970b, p. 10).

O bonito e o sarrajão (uma espécie de bonito) foram das espécies de atuns mais capturadas, e pela sua importância no mercado de Lisboa os dados estatísticos (económicos e biológicos) foram desagregados em relação às restantes espécies de atuns. Podemos observar que existiram mais desembarques de atum-bonito do que das demais espécies de atum - um total de 79,6 toneladas que foram comercializadas por 479,9 contos, o que dá em média 6 contos por tonelada. Existiu também muita irregularidade nos desembarques destas espécies, à exceção do período entre 1945/49, em que foram desembarcadas 62,9 toneladas comercializadas por 375,7 contos, o que dá em média 5,97 contos por tonelada. Ao contrário do que se verificou com as espécies demersais, a maior quantidade de desembarques desta espécie não se traduziu na baixa do valor de venda. Ademais, o valor de comercialização do atum-bonito aumentou ao longo do tempo, mas de forma menos intensa ao verificado nas espécies demersais. Por exemplo, as 7,2 toneladas desembarcadas no ano de 1968 foram comercializadas por 51,7 contos, o que em média dá 7,18 contos por tonelada.

A albacora, espécie que faz as rotas migratórias de forma solitária ou em pequenos grupos de outras espécies de atuns ou bonitos, é também pouco representativa do total de desembarques no porto de Lisboa, mas mais valorizada em relação a outras espécies de atuns vizinhas. As 125,9 toneladas

desembarcadas em Lisboa entre 1938 e 1969 foram comercializadas por 1.343,7 contos, o que em média dá 10,7 contos por tonelada. Desse total, 114,9 toneladas foram desembarcadas nos anos de 1942/43, e comercializadas por 1.261,6 contos, o que em média dá 10,98 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1943, p. 31; 1944, p. 29). À exceção desses dois anos, os desembarques são residuais em todo o restantes período, e praticamente inexistentes após o ano de 1957.

A sarda, que pertence à família do bonito, do atum e da albacora, é também uma espécie de peixe pouco representativa do total de desembarques no porto de Lisboa, e menos valorizada que as outras espécies integradas nos subgéneros do género *Thunnus*. No período entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 156,5 toneladas que foram comercializadas por 725,6 contos, o que em média dá 4,6 contos por tonelada. A maior quantidade de desembarques de sarda aconteceu entre 1939/46, período também de maior regularidade, seguindo-se uma série de anos sem desembarques ou com desembarques diminutos. Foi entre 1944/46 que aconteceu o maior volume de desembarques, um total de 115,4 toneladas que foram comercializadas por 601,30 contos, o que dá em média 5,21 contos por tonelada. Ou seja, ao contrário do que se verificava nas espécies demersais, a maior quantidade de desembarques não se traduziu na redução do valor de comercialização, um padrão comum a todas as espécies do género *Thunnus* e espécies vizinhas.

O biqueirão, cuja morfologia se assemelha à espadilha, e cuja importância na gastronomia tejana era imensa, especialmente frito em azeite e previamente revestido em farinha de trigo (tal como a espadilha), era outra das espécies pouco desembarcada em Lisboa e também pouco valorizada. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 578 toneladas que foram comercializadas por 1.405,7 contos, o que dá em média 2,4 contos por tonelada. Na verdade, essa dimensão de desembarques, e de valorização da venda, deve-se em exclusivo ao registo do ano de 1941, em que foram desembarcadas 541,5 toneladas que foram comercializadas por 1.297,4 contos (Ministério da Marinha, 1942, p. 29). De referir que na década de 1950 não existiu qualquer desembarque desta espécie, e na década seguinte os desembarques foram residuais. A espécie foi valorizada ao longo do tempo, o que se verifica pelos diminutos desembarques registados entre 1966/68, cujo valor médio de venda oscilou entre os 4,25 e os 4,44 contos por tonelada (em 1969 foram desembarcadas 1,6 toneladas que foram comercializadas por 7,1 contos, o que dá em média 4,44 contos por tonelada) (Ministério da Marinha, 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10).

A cavala, que também pertence à família do bonito, do atum e da albacora, foi igualmente de importância residual no conjunto global dos desembarques no porto de Lisboa, e foi pouco valorizada. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 1.375,5 toneladas que foram comercializadas por 2.705,7 contos, o que dá em média 2 contos por tonelada. Ainda assim, de todas as espécies pelágicas já analisadas esta foi a que teve mais desembarques, em quantidade e em número (só não existiram desembarques nos anos de 1938, 1946, 1948 e 1950).

Há a referir que apesar de existirem desembarques desta espécie em quase todos os anos, o quantitativo mais expressivo ficou a dever-se ao desempenho registado em cinco anos: 1956, 1961/62, 1965, 1969, os quais representam 1.096,9 toneladas do conjunto total dos desembarques, que foram comercializadas por 1.935,5 contos, o que dá em média 1,76 contos por tonelada. Significa isto que na maior parte dos anos os desembarques foram diminutos, muitas vezes inferior a uma tonelada.

Nesta espécie, quando os desembarques diminuem, é ainda mais evidente a sua valorização. Alguns exemplos: (i) no ano de 1969 foram desembarcadas 338,8 toneladas que foram comercializadas por 435,4 contos, o que dá em média 1,29 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10); (ii) no ano de 1961 foram desembarcadas 94,1 toneladas que foram comercializadas por 332,9 contos, o que dá em média 3,54 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1962, p. 10); (iii) no ano de 1968 foram desembarcadas 3,7 toneladas que foram comercializadas por 22,1 contos, o que dá em média 5,97 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1970b, p. 10).

Segue-se o grupo das espécies pelágicas mais desembarcadas, que de forma ascendente é constituído pela corvina, pelo chicharro e pelo carapau, e encabeçado pela sardinha.

A corvina é um peixe corpulento, bem conhecido dos consumidores portugueses e também do pescador tagano, atentos que estão aos períodos da sua migração, e é natural que seja uma espécie com mais desembarques e mais valorizada. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 23.183,2 toneladas que foram comercializadas por 145.447,6 contos, o que dá em média 6,3 contos por tonelada, e faz desta a segunda espécie pelágica desembarcada mais valorizada, a seguir à albacora e aos atuns. Os desembarques desta espécie ao longo de todo o período revelam três tendências bem vincadas: uma relativa estabilidade até 1956, ainda que com altos e baixos, um aumento substancial dos desembarques entre 1956 e 1963, atingindo o pico em 1959, e um decréscimo acentuado a partir de 1964 e até ao final do Estado Novo. O valor médio de venda desta espécie aumentou de forma sustentada em todo o

período, com exceção dos anos entre 1958/61, anos esses em que aumentaram substancialmente os valores desembarcados. Ou seja, nesta espécie também se refletia a tendência, ainda que em menor escala, de que menos desembarques tinham como consequência maior valor de venda. O gráfico a seguir ilustra essa evolução média do valor da tonelada de corvina comercializada no porto de Lisboa entre 1938 e 1969.

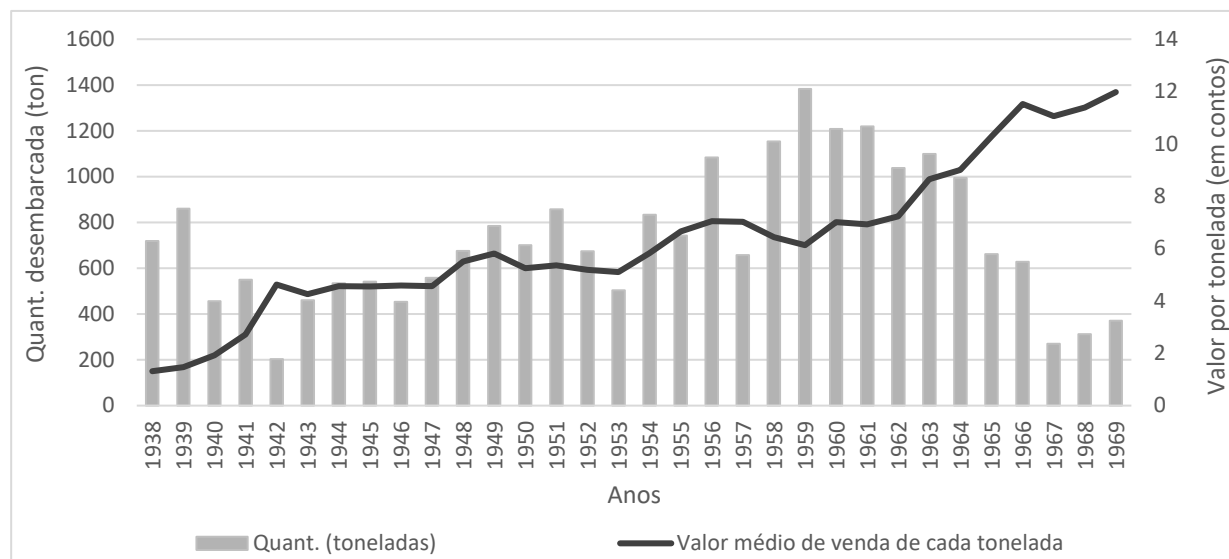


GRÁFICO 11 | A - Valor médio de venda por tonelada de corvina-legítima (por ano, em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Os dados de base, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação, estão disponíveis para consulta no Apêndice I.49. (onde também consta a fórmula utilizada para calcular os valores).

O chicharro, como se designava o carapau muito grande, foi densamente desembarcado em Lisboa, mas era pouco valorizado. Em todo o período entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 44.069,8 toneladas que foram comercializadas por 100.910,5 contos, ou que dá em média 2,3 contos por tonelada. Os desembarques desta espécie refletem um percurso bastante irregular: verifica-se um decréscimo acentuado até 1947, em especial entre 1942/47 (em 1938 foram desembarcadas 2639,3 toneladas e em 1947 o valor desceu para 221,4 toneladas), seguido de um crescimento também acentuado até ao final da década de 1960, atingindo um pico de desembarques em 1960 de 3.380,6 toneladas, procedido de novo decréscimo, menos célere até 1966, e muito mais precipitado depois de 1967. O valor de venda era tão irregular quanto os quantitativos desembarcados, mas existe uma tendência bem definida: menos desembarques tinham como consequência um maior valor de comercialização. Isso é verdade entre 1942/47, período em que o valor de comercialização passou pela primeira vez a barreira dos três contos por tonelada, num quadro de absoluta regressão dos desembarques desta espécie, e também entre 1965/69, período em que ocorreu a mesma situação, sendo que no ano de 1969 o valor de comercialização excedeu mesmo os quatro contos por tonelada, como se observa no gráfico seguinte.

Quanto ao carapau, onde estavam integrados os jaquinzinhos (carapaus até 15 cm de comprimento), os valores de desembarques e de comercialização não são muito diferentes. Em todo o período foram desembarcadas 47.642,1 toneladas que foram comercializadas por 124.229 contos, o que dá em média 2,6 contos por tonelada. Os desembarques desta espécie evoluíram de forma irregular, sendo visível um decréscimo até ao final da década de 1930, um aumento no início da década seguinte, seguindo-se um período de aumentos e recuos de tempo médios de cinco anos, sendo de destacar os valores muito baixos registados no ano de 1953, nos anos de 1959/60, e em 1968/69. Como se verifica no gráfico seguinte, nesta espécie existia a mesma tendência de aumento do valor de venda quando reduziam as quantidades desembarcadas.

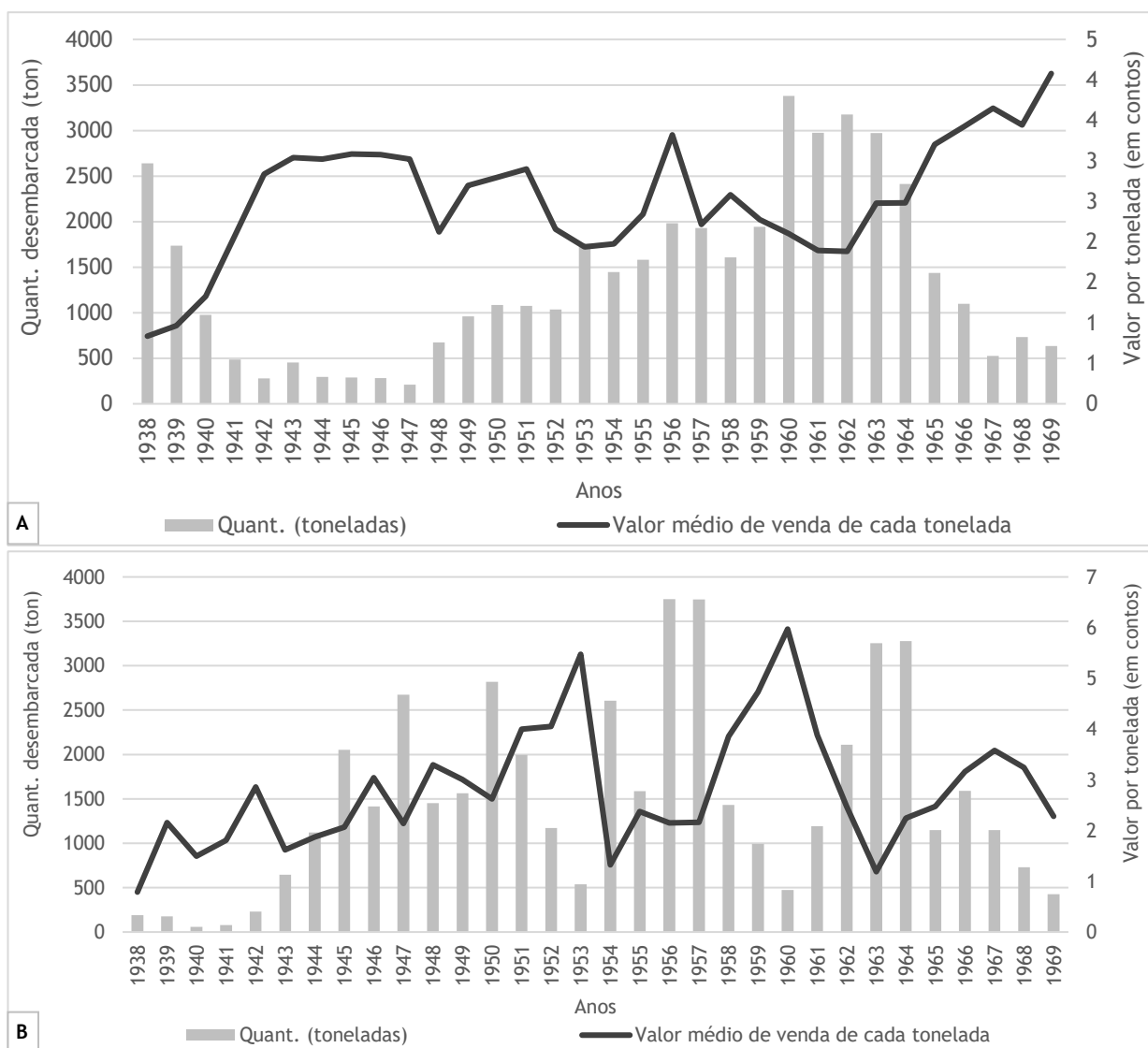
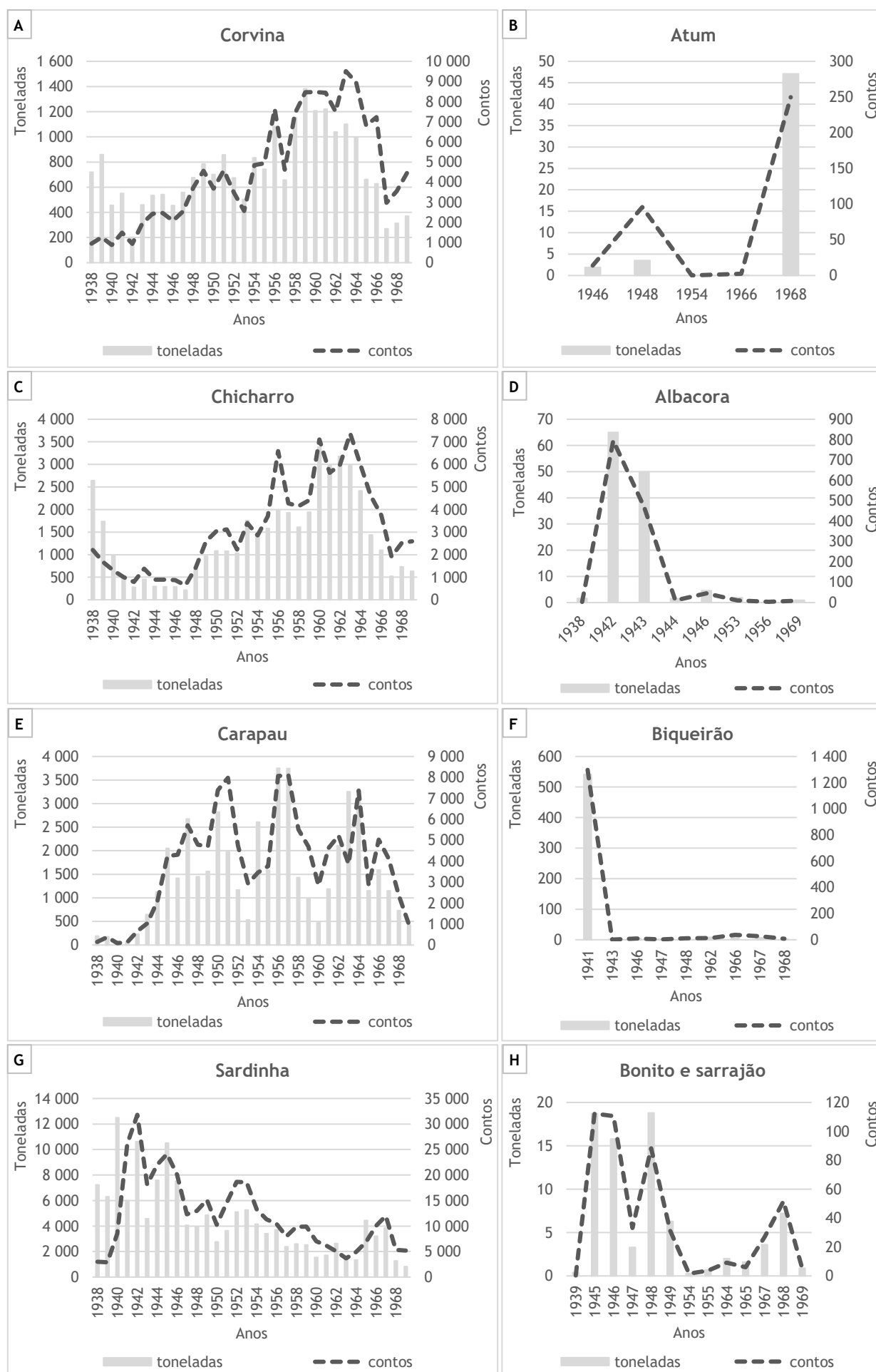


GRÁFICO 11 | A - Valor médio de venda da tonelada de chicharro (por ano, em contos). B - Valor médio de venda da tonelada de carapau (por ano, em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Os dados de base, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação, estão disponíveis para consulta no Apêndice I.49. (onde também consta a fórmula utilizada para calcular os valores).

A sardinha, a rainha do consumo em Lisboa e em todo o país, durante muito tempo o principal alimento do povo, é também a rainha dos desembarques em Lisboa, mas era pouco mais valorizada do que o carapau e o chicharro. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 143.384,3 toneladas que foram comercializadas por 388.263 contos, o que em média dá 2,7 contos por tonelada. O nível de desembarques foi alto em todos os anos, ainda que com muitas oscilações. É visível que os anos em que reduziram abruptamente os quantitativos desembarcados, entre 1941/44 (com exceção de 1942), 1958/60, e 1968/69, aumentou significativamente o valor de comercialização. A redução de desembarques no final deste período levou à quase duplicação do valor de comercialização. Ora vejamos: as 1.281,3 toneladas desembarcadas em 1968 foram comercializadas por 5.329,3 contos, o que em média dá 4,16 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1970b, p. 10), e as 820,1 toneladas desembarcadas em 1969 foram comercializadas por 5.178,5 contos, o que em média dá 6,31 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).



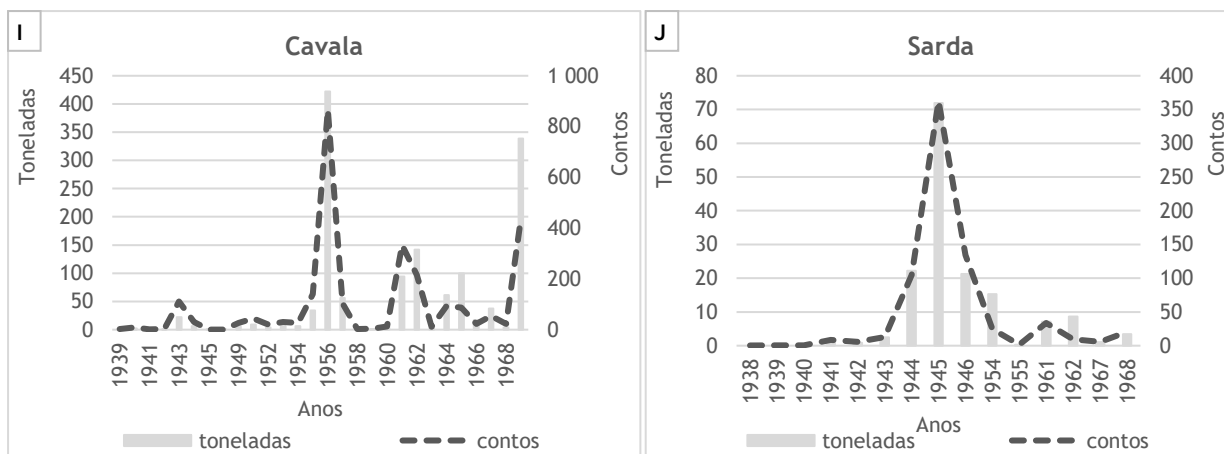


GRÁFICO 13 | Quantidades de peixes pelágicos capturados em água marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. No Apêndice I.48. constam os dados de base, quer das quantidades desembarcadas, quer do valor de venda em contos, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação. Na conversão foi seguida a metodologia que consta do Apêndice I.

Os crustáceos desembarcados no porto de Lisboa eram, essencialmente, lagosta e lavagante, lagostim e santola. Também aqui eram desembarcados alguns camarões e alguns perceves, mas em quantidades pouco significativas. Estes animais do filo Arthropoda, Classe Crustacea, pelo valor gastronómico e nutricional, eram um elemento muito apreciado na gastronomia portuguesa (Calado & Narciso, 2002, p. 11), e, por isso, eram mais valorizados do que os peixes demersais e pelágicos.

De todas estas espécies, os perceves foram os menos desembarcados e também os menos valorizados. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 5 toneladas que foram comercializadas por 25,3 contos, o que dá em média 5,1 contos por tonelada. Em mais de metade dos anos não existiram desembarques, e sempre que existiram não excederam uma tonelada.

O camarão também era pouco representativo no conjunto dos desembarques de crustáceos, ainda que fosse bastante mais valorizado. Em todo o período só foram desembarcadas 26,6 toneladas que foram comercializadas por 244,1 contos, o que dá em média 9,2 contos por tonelada. Mesmo com oscilações, foi entre 1943/48 o período de maior regularidade nos desembarques desta espécie. Os maiores quantitativos de desembarques, acima das 2,5 toneladas/ano, foram atingidos nos anos de 1939, 1943, 1944, 1946, 1951, em que foram desembarcadas 2,9 ton, 4,1 ton, 2,4 ton, 2,9 ton, 4,5 ton, respetivamente. Independentemente das quantidades desembarcadas, esta espécie era quase sempre valorizada, mas existiram anos em que a valorização foi mesmo muito elevada, nomeadamente o ano de 1948, em que foram comercializados 0,8 toneladas por 19 contos (Ministério da Marinha, 1950, p. 9), e o ano de 1954, em que foi comercializada uma tonelada por 22,5 contos (Ministério da Marinha, 1957d, p. 10). Nos anos de 1951/52 e 1963 o valor da tonelada rondou os 12 contos, um valor também elevado (Ministério da Marinha, 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1964, p. 10).

A santola, mais valorizada que os perceves, mas menos que o camarão, aparece em terceiro lugar no ranking do volume de desembarques de crustáceos no porto de Lisboa. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 362,7 toneladas que foram comercializadas por 2.699,7 contos, o que dá em média 7,4 contos por tonelada. No entanto, a evolução dos desembarques foi irregular: decresceu até ao final da década de 1930, na década seguinte cresceu, mas logo decresceu no início da década de 1950, esteve em ascendente entre 1954/58, e a partir desse momento decresceu até ao final do Estado Novo, inicialmente de forma suave e de forma mais acentuada após 1963. Para se ter uma ideia do decréscimo acentuado, e da valorização que esse facto produziu, é de referir que no ano de 1938 foram desembarcadas 34,6 toneladas que foram comercializadas por 53,3 contos, o que dá em média 1,54 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28), e no ano de 1969 foram desembarcadas 1,5 toneladas que foram comercializadas por 83,5 contos, o que dá em média 55,67 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10). Entre os anos de 1967/69 a valorização económica desta espécie foi proporcional ao decréscimo dos desembarques, e foi algo de estonteante, como se observa no gráfico seguinte.

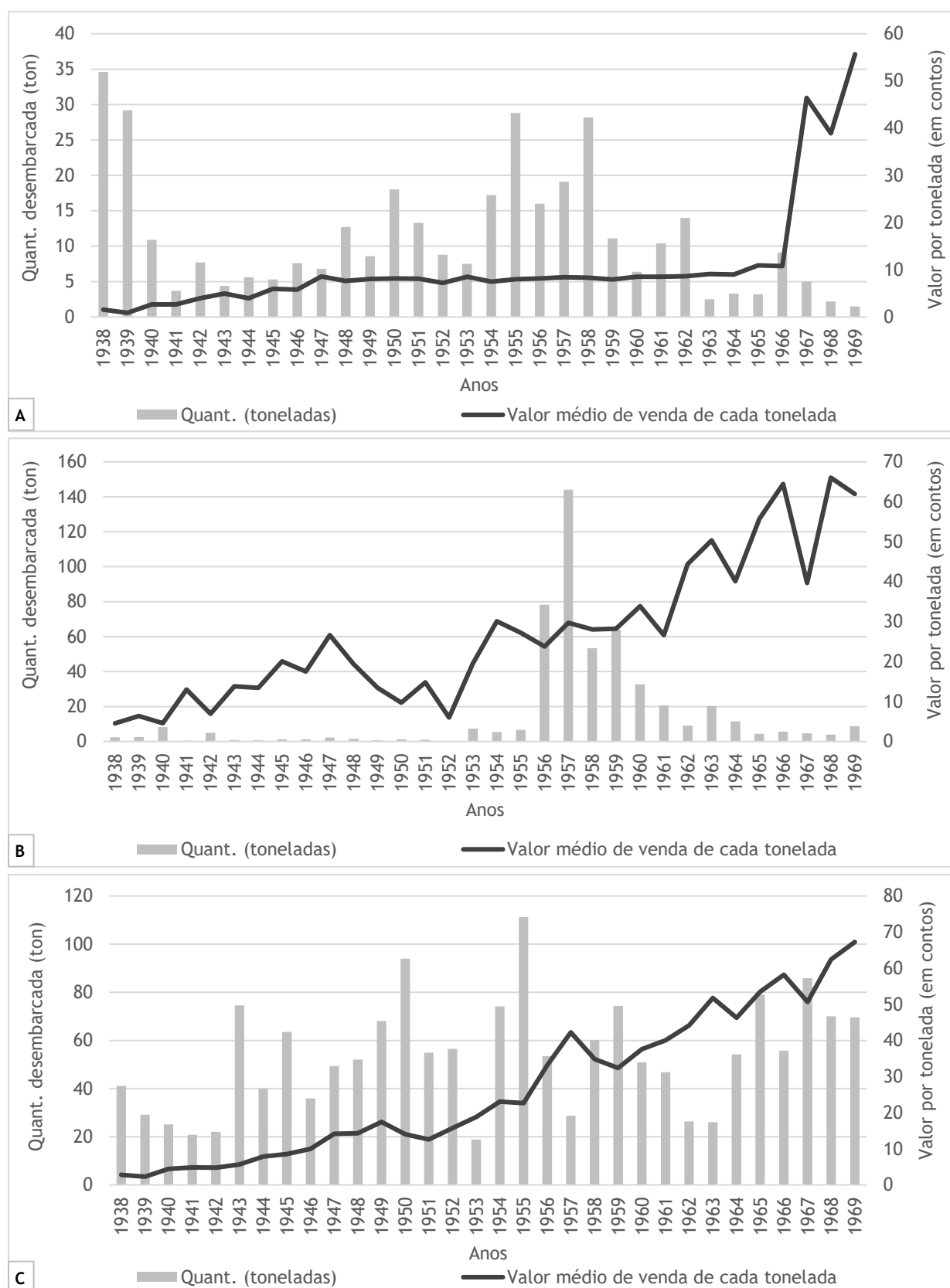


GRÁFICO 14 | A - Valor médio de venda da tonelada de santola (por ano, em contos). B - Valor médio de venda da tonelada de lagosta e lavagante (por ano, em contos). C - Valor médio de venda da tonelada de lagostim (por ano, em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Por cada ano, entre 1938 e 1969, foi dividido o total desembarcado (em toneladas) pelo respetivo valor de comercialização. O resultado informa o valor médio de venda por tonelada/ano de cada espécie. Os dados de base, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação, estão disponíveis para consulta no Apêndice I.51.

A lagosta e o lavagante, que integram a ordem dos decápodes, têm algumas características em comum, mas são inconfundíveis, pelas diferenças nas tenazes. Ainda assim, só dispomos dos valores agregados, porque na altura entendia-se desnecessário diferenciar os totais desembarcados e os respetivos valores de venda de cada uma das espécies, talvez pela ausência de uma efetiva política de gestão pesqueira.

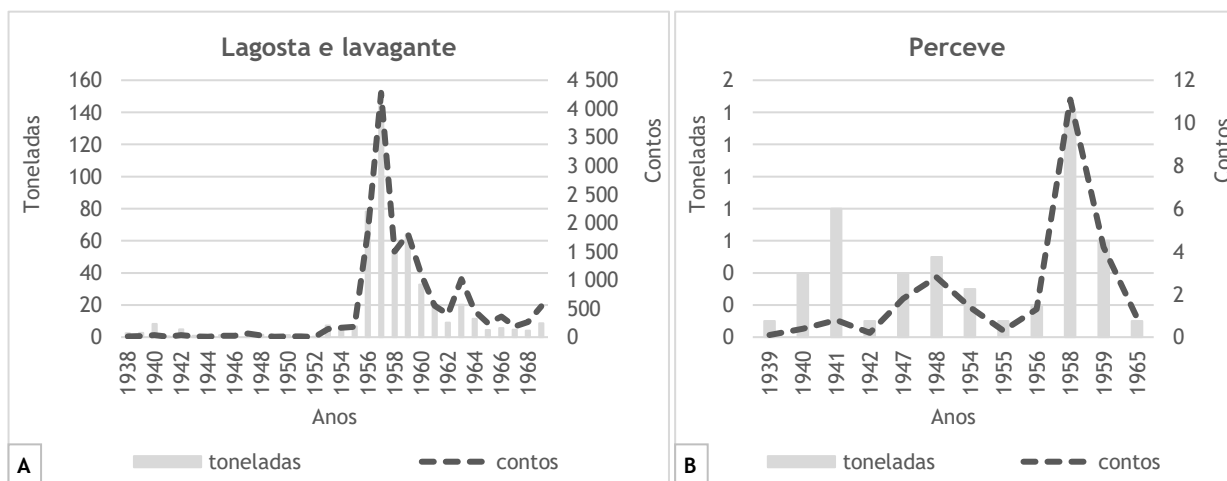
Estas duas espécies de crustáceos foram das mais desembarcadas e as mais valorizadas, só superadas pelo lagostim na quantidade de desembarques. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 510,3 toneladas que foram comercializadas por 15.632,9 contos, o que em média dá 30,1 contos por tonelada, o maior valor registado na venda de qualquer pescado em Lisboa. Para o total contribuiu de forma efetiva os desembarques registados entre os anos de 1956/63, que totalizaram 422,4 toneladas e que foram comercializados por 12.217,7 contos, o que dá em média 29,63 contos por tonelada. Nos demais anos existiu uma grande flutuação nos quantitativos desembarcados, e foram poucos os que registam desembarques superiores a cinco toneladas.

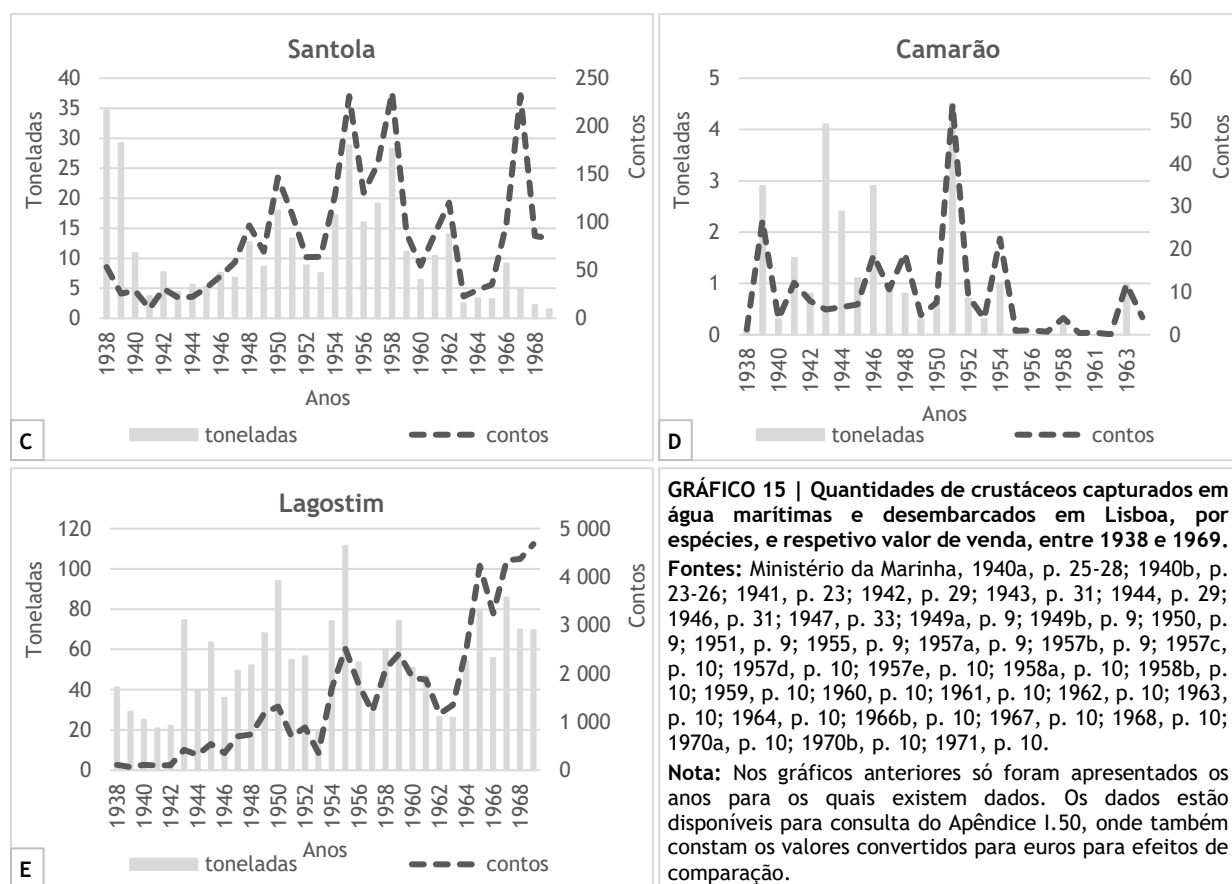
Estes dados mostram que não existiu flutuação do valor de venda quando os valores dos desembarques aumentaram grandemente, ao contrário do que aconteceu com outras espécies, especialmente de peixes.

O valor mais alto de desembarques foi atingido no ano de 1957, tendo sido desembarcadas 144,1 toneladas que foram comercializadas por 4.279,8 contos (Ministério da Marinha, 1958b, p. 10). Os valores de venda aumentaram de forma sustentada no início da década de 1960, e de forma absolutamente expressiva no final dessa década, como se observa no gráfico anterior, o que aconteceu em linha com o sucedido em relação a muitas outras espécies. De referir que o valor médio por tonelada comercializada em Lisboa foi de 66,03 contos no ano de 1968 e de 61,94 contos no ano de 1969, bem acima do valor médio por tonelada considerando todo o período de dados em análise (Ministério da Marinha, 1970b, p. 10; 1971, p. 10).

O lagostim, dentro do grupo dos crustáceos, foi a espécie mais desembarcada em Lisboa, sendo que foi também bastante valorizada, quase ao nível da lagosta e do lavagante. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 1.712,9 toneladas que foram comercializadas por 49.411,8 contos, o que dá em média 28,8 contos por tonelada. Os desembarques de lagostim foram os mais regulares de todas as espécies de crustáceos, ainda que também apresentem algumas oscilações. O pico de desembarques desta espécie aconteceu no ano de 1955, quando foram desembarcadas 111,2 toneladas comercializadas por 2.516 contos (Ministério da Marinha, 1957e, p. 10). O valor de comercialização da espécie não estava dependente do maior ou menor volume de desembarques, dado o elevado potencial de mercado. Ademais, a evolução do valor médio de comercialização por tonelada teve uma tendência crescente e sustentada, ao ponto de ter atingido 62,41 contos e 67,25 contos em 1968 e em 1969, respetivamente, o que estava em linha com os valores praticados na venda da lagosta e do lavagante, e estava acima do valor médio por tonelada apurado considerando todo o período de dados em análise.

A seguir os gráficos individuais, por espécies, das quantidades capturadas de crustáceos em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.





Os variados e diversos moluscos desembarcados em Lisboa, alguns conhecidos como marisco, eram amplamente apreciados, sendo de destacar pelas maiores quantidades desembarcadas o berbigão, a lula e o choco, e pela maior valorização a lula, o polvo e o choco (gráfico seguinte).

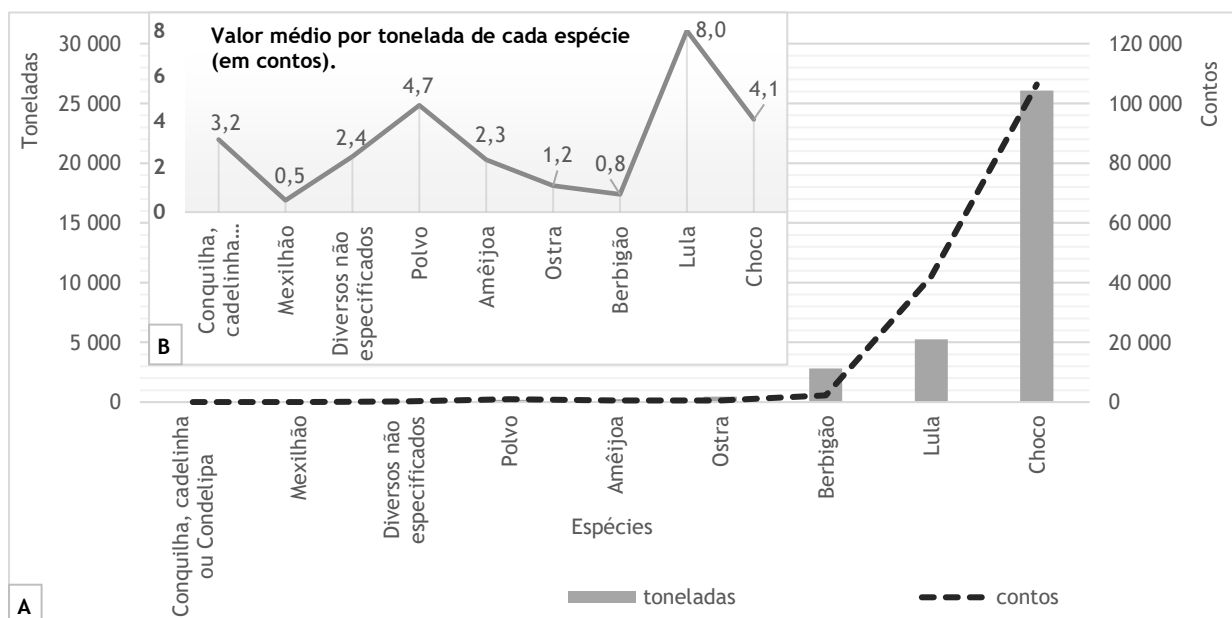


GRÁFICO 16 | A - Quantidade total de moluscos capturados em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969. B - Valor médio de venda por tonelada de cada espécie (em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Notas: Para construir os gráficos A e B foram somados todos os valores registados por cada espécie no período entre 1938 e 1969. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.52.

Como se pode ver no gráfico anterior, que apresenta por cada espécie o somatório dos desembarques feitos em Lisboa entre 1938 e 1969, bem como o respetivo valor de comercialização, as espécies de moluscos mais valorizadas foram a lula, o polvo, o choco e a conquilha, e cada tonelada destas espécies foi comercializada em média por 8, 4,7, 4,1 e 3,2 contos, respetivamente. As demais espécies foram comercializadas a um valor médio por tonelada abaixo dos 2,5 contos, inclusive abaixo do valor médio pago pela tonelada dos moluscos diversos (ou não especificados).

A conquilha, ou cadelinha/condelipa, assim designada no Sul de Portugal onde facilmente se capturava nas praias sem necessidade de instrumentos auxiliares, foi a menos desembarcada, totalizando-se neste período 17,3 toneladas que foram comercializadas por 55,3 contos, o que em média dá 3,2 contos por tonelada. Só há registos de desembarques desta espécie entre 1964/69, e a maior parte dos desembarques ocorreram entre 1967/69, em especial no ano de 1968, em que foram desembarcadas 10,8 toneladas que foram comercializadas por 35,8 contos, o que em média dá 3,31 contos por tonelada.

O mexilhão, que vive nas zonas intertidais fixo às rochas costeiras, registou mais desembarques do que a conquilha, mas foi muito menos valorizado. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 20,8 toneladas que foram comercializadas por 10,8 contos, o que em média dá quinhentos escudos por tonelada. Os desembarques de mexilhão em Lisboa terminam em 1948, sendo já bastante reduzidos após 1942. O maior volume de desembarques foi alcançado em 1940, anos em que foram desembarcadas 7,8 toneladas e que foram comercializadas por 4,2 contos. No ano seguinte atingiu-se a maior média do valor de venda, seiscentos e quarenta escudos por tonelada (Ministério da Marinha, 1941, p. 23; 1942, p. 29).

De espécies diversas e/ou não classificadas de moluscos, em todo o período de análise, foram desembarcadas 100,8 toneladas que foram comercializadas por 246,4 contos, o que em média dá 2,4 contos por tonelada. A maior parte destes desembarques aconteceram nos anos de 1940/41, num total de 82,20 toneladas comercializadas por 164,40 contos (Ministério da Marinha, 1941, p. 23; 1942, p. 29). Nos demais anos os desembarques estão ausentes ou são pouco significativos, e a partir de 1960 quase não existem desembarques.

No polvo, aquele que é o mestre dos disfarces, verifica-se alguma regularidade nos desembarques, ainda que sejam valores anuais muito baixos, sendo de destacar que é a segunda espécie mais valorizada. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 196,1 toneladas que foram comercializadas por 921,7 contos, o que dá em média 4,7 contos por tonelada. A evolução dos desembarques fez-se com grande oscilação: observa-se um decréscimo de desembarques até ao ano de 1942, e na década seguinte continuaram em níveis muito baixos, na maior parte dos anos inferiores a cinco toneladas. Na década de 1940 a dimensão dos maiores polvos não excedia um metro, sendo que existem vários relatos de que no passado os polvos teriam maiores dimensões, ou seja, a esta data existia uma diminuição significativa do tamanho desta espécie nas nossas águas (Cruz, 1946, p. 30-31).

A partir do ano de 1952 aumentaram as quantidades desembarcadas, decrescem após 1956 e voltam a crescer em 1958, e voltam a decrescer em 1959, e mantiveram-se em níveis baixos e instáveis até ao final do Estado Novo. Foi no ano de 1953 que se atingiu o maior volume de desembarques, 17,7 toneladas que foram comercializadas por 90,3 contos, o que dá em média 5,10 contos por tonelada. Entre 1963/65 verificou-se um aumento substancial no valor médio de comercialização por tonelada, que diminuiu em 1966, mas ainda assim mantém-se bastante elevado até ao Final do Estado Novo. Com rigor, em 1963/64/65 foram desembarcadas 3,4, 0,2 e 1 toneladas que foram comercializadas por 31,3, 2,3 e 8,8 contos, o que dá em média 9,21, 11,50 e 8,80 contos por tonelada, respetivamente.

Os polvos frescos e mais pequenos, conhecidos por “poldra”, eram os preferidos pela sua carne “fresca e tenra”, mas também era apreciado o polvo salgado e seco, produtos que eram também exportados (Cruz, 1946, p. 31). Não obstante ser uma espécie atrativa e muito consumida, com bastante mercado, os dados não refletem que em situação de menor quantidade de desembarques o valor comercial subia de forma concludente, e vice-versa, como se observou em outras espécies (quando ocorrem oscilações no volume de desembarques, os impactos são menores nos valores de venda). Não obstante, ao longo de todo o período existe uma tendência bem vincada de valorização da espécie pelo aumento continuado e sustentado do valor de comercialização.

A amêijoia, que neste momento colonizou em larga medida as águas estuarinas do Tejo, deixou de ser desembarcada em Lisboa no ano de 1950, ainda que posteriormente, no ano de 1958, tenham aqui sido descarregadas 1,3 toneladas, de forma ocasional, que foram comercializadas por 6,5 contos, o que em média dá cinco contos por tonelada. O que é um valor médio elevado o registado nesse ano, considerando que em todo o período em análise foram aqui descarregadas 247,7 toneladas que foram comercializadas por 572,4 contos, o que em média dá 2,3 contos por tonelada. O maior volume de

desembarques aconteceu ao longo da década de 1940, e o pico aconteceu no ano de 1947, quando aqui foram desembarcadas 55,5 toneladas que foram comercializadas por 133,8 contos.

As ostras, em consequência da poluição que afetava o Tejo, eram pouco valorizadas. Em todo o período, entre 1938 e 1969, foram desembarcadas em Lisboa 459,8 toneladas que foram comercializadas por 537,6 contos, o que em média dá 1,2 contos por tonelada. Com rigor, esses quantitativos foram conseguidos com os desembarques que ocorreram entre 1954/60, em 1964, e sobretudo em 1969, ano em que foram desembarcadas 361,1 toneladas que foram comercializadas por 454,6 contos, o que dá em média 1,26 contos por tonelada.

Percebe-se o motivo dos desembarques de ostras só terem reiniciado em 1954. É que as concessões ostreícolas existentes no estuário do rio Tejo foram consideradas insalubres pela Portaria de 12 de junho de 1939, e, em consequência, foi determinada a suspensão da sua exploração quanto ao fornecimento direto para consumo (Ministério da Marinha, 1949b, p. 37). Só após a inauguração do Posto de Depuração de Ostras do Tejo, em 7 de fevereiro de 1954, é que voltaram a ser extraídas ostras para consumo, dinâmica que terminou na década de 1960 (Jornal do Pescador, Ano XV, n.º 182, 1954, p. 26-27; Costa & Franca, 1984a, p. 69). Mesmo durante a década de 1960 já existia muita produção de ostras de outros locais que era desembarcada em Lisboa.

No cômputo geral, são três as espécies de moluscos cujos desembarques são mais relevantes, que analisaremos a seguir. De forma ascendente a primeira é o berbigão, que também é a menos valorizada, só perdendo para o mexilhão. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 2.826,9 toneladas desta espécie que foram comercializadas por 2.217,1 contos, o que dá em média oitocentos escudos por tonelada. Os registos de desembarques deste molusco bivalve são regulares até ao ano de 1950, depois passam por um longo período de ausência e reaparecem no ano de 1958, regressa o período de ausência e reaparecem entre 1967/69. A parte significativa dos desembarques aconteceram na década de 1940, tendo atingido o pico em 1946, com um total de 495,8 toneladas desembarcadas que foram comercializadas por 337 contos (Ministério da Marinha, 1949a, p. 9). Os desembarques que ocorreram entre 1967/69 revelam uma maior valorização da espécie, uma vez que cada tonelada foi em média comercializada por quase dois contos, valor muito superior aos oitocentos escudos da média global de todo o período.

As duas espécies de moluscos mais desembarcadas são cefalópodes (têm os pés na cabeça): a lula e o choco. Ambas têm boas características nutricionais, ajudam a prevenir várias doenças, e eram muito apreciadas na dieta alimentar portuguesa, por isso o esforço de pesca ser maior traduzindo-se em maiores quantitativos desembarcados. Em termos gerais, a lula era a espécie mais valorizada, e o choco a espécie mais desembarcada.

Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 5.260,3 toneladas de lula que foram comercializadas por 41.992 contos, o que em média dá 8 contos por tonelada. Os desembarques evoluíram aumentando de forma gradual, não obstante existirem vários momentos de oscilação. A partir do ano de 1954 o valor dos desembarques aumentou de forma abrupta, tendo-se atingido o pico dos desembarques no ano de 1960, um total de 664,4 toneladas que foram comercializadas por 2.991,5 contos (Ministério da Marinha, 1961, p. 10). Ao nível da valorização da espécie existem duas evidências: maiores quantidades desembarcadas geralmente eram menos valorizadas, como se observa no gráfico seguinte, sendo que ao longo do período foi existindo uma valorização natural da espécie, mais evidente no ano de 1969, em que as 284,3 toneladas desembarcadas foram comercializadas por 5.582 contos, o que dá em média 19,63 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10), mais do dobro da média alcançada em todo o período de 8 contos por tonelada.

No mesmo período foram desembarcadas 26.071,1 toneladas de choco que foram comercializadas por 106.338,5 contos, o que dá em média 4,1 contos por tonelada. Os desembarques caracterizam-se por fortes variações: expandiram entre 1938/43, mantiveram-se muito irregulares com aumentos e recuos abruptos entre 1944/53, expandiram significativamente entre 1954/61, e retraíram da mesma forma entre 1962/69. O pico dos desembarques foi atingido em 1961, ano em que foram desembarcadas 3.180 toneladas que foram comercializadas por 7.398,4 contos, o que dá em média 2,33 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1962, p. 10). Ao nível da valorização da espécie verifica-se o mesmo registo da lula, ou seja, aumentos significativos de desembarques tinham por consequência uma redução do valor de comercialização, como se verifica entre 1960/62, anos em que se atingiu uma média de pouco mais de dois contos por tonelada na venda em Lisboa, como se observa no gráfico seguinte. Não obstante, a espécie beneficiou de uma valorização natural e gradual ao longo do tempo, mais expressiva em 1969, ano em que foram desembarcadas 1.069,9 toneladas que foram comercializadas por 10.006,8 contos, o que dá em média 9,35 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10), mais do dobro da média alcançada em todo o período de 4,1 contos por tonelada.

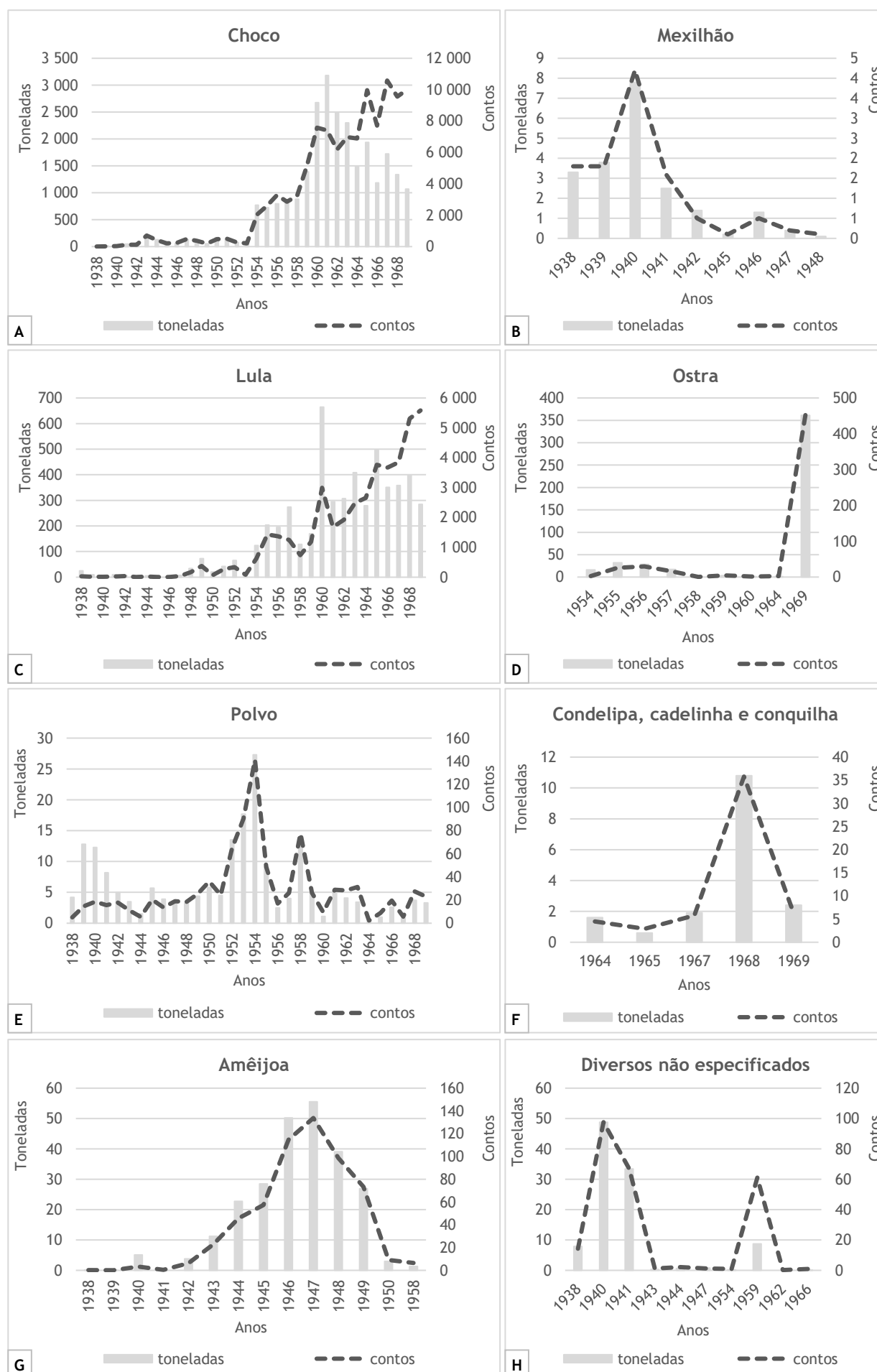


GRÁFICO 17 | A - Valor médio de venda da tonelada de lula (por ano, em contos). B - Valor médio de venda da tonelada de choco (por ano, em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Por cada ano, entre 1938 e 1969, foi dividido o total desembarcado (em toneladas) pelo respetivo valor de comercialização. O resultado informa o valor médio de venda por tonelada/ano de cada espécie. Os dados de base, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação, estão disponíveis para consulta no Apêndice I.53.

A seguir os gráficos individuais, por espécies, das quantidades capturadas de moluscos em águas marítimas e desembarcados em Lisboa, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969. Para além dessas espécies, que foram as que chegaram à lota, muitas haveria a referir que terão seguido pelo mercado paralelo, uma vez que sabemos que neste período o Tejo ainda oferecia condições muito favoráveis ao desenvolvimento de bancos naturais de bivalves, nomeadamente ostras, amêijoas, lambujinha, berbigão e lingueirão. A industrialização que teve maior incidência no Barreiro teve pesadas consequências especialmente para os bancos de ostras, uma vez que essa era uma área ostreira fulcral.



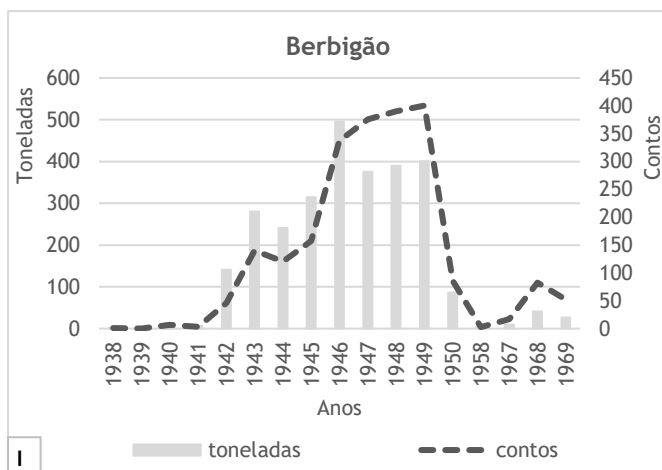


GRÁFICO 18 | Quantidades de moluscos capturados em água marítimas e desembarcados em Lisboa, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.52, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Os métodos de captura continuavam a classificar-se em três tipologias: artes, quando eram utilizadas redes, aparelhos, quando eram utilizados anzóis, e instrumentos, que sem utilizar redes ou anzóis serviam para pescar ou para facilitar o meio de o poder fazer. As artes podiam ser de emalhar, nas quais os peixes ficavam presos nas malhas, ou envoltivos, aquelas que envolviam os peixes limitando-lhe os movimentos e encaminhando-os para espaços confinados, sacos e copejadas, onde eram retirados. Podiam ainda ser permanentes, quando ficavam caladas vários dias no mesmo local, amovíveis, quando eram caladas e recolhidas diariamente, e flutuantes ou de deriva, quando eram mantidas na água durante algum tempo a flutuar, deslocando-se com as correntes (Carvalho, 1963, p. 111).

No início deste período, o Departamento Marítimo do Centro empregava o maior número de pescadores no contexto nacional, nomeadamente nos cercos americanos, traineiras (maioritariamente pequenas), armações de sardinha, xávegas, sacadas, vapores de arrasto e uma pequena quantidade nos lugres do bacalhau (Ministério da Marinha, 1940a, p. 15).¹⁴⁶ No entanto, os principais sistemas de pesca, responsáveis pela parte nuclear dos desembarques em Lisboa (atrás analisados), eram o cerco, as traineiras e o arrasto. Considerando que os desembarques em Lisboa de espécies demersais, no período entre 1938/69, representam 77% do total dos desembarques de espécies de peixes¹⁴⁷, a arte mais importante terá mesmo sido o arrasto.

Existia um grupo de artes mais direcionado às espécies pelágicas, onde se enquadram as artes de cercar, como os cercos e as redes traineiras (que tinham o nome das embarcações que as empregavam), as armações de atum e as de sardinha, as artes de xávega, sacada e as redes sardineiras, e outro mais direcionado às espécies demersais, onde a maior parte das capturas era conseguida com recurso à arte do arrasto, à pesca do bacalhau à linha (pelos lugres) e com redes de arrasto, à pesca à linha e anzol realizadas na zona costeira de Portugal e, também direcionado a espécies demersais mas não a peixes, a pesca do polvo com alcatruzes e a pesca de lagosta e lavagantes com covos (Ministério da Marinha, 1944, p. 10). O polvo também era capturado à linha, e, aparentemente, devido ao seu comportamento “voraz e agressivo”, qualquer “trapo branco” servia de isco. Os polvos “rugosos” eram ainda capturados, aparentemente de forma fácil, com redes de arrasto. Já as lulas e os chocos eram capturados com o sistema de linha ou com o sistema de redes (Cruz, 1946, p. 31-32).

Os “cercos” eram um sistema de pesca que envolvia: um galeão, barco principal, um bote e uma chata, que transportavam as grandes redes¹⁴⁸, e os acostados (ou buques), pequenos barcos em madeira para onde era copejada a sardinha, para os seus porões, e que depois faziam o transporte à lota (o número destas embarcações variava em função da abundância de pescado, mas nunca era inferior a dois). Esta pesca obrigava, portanto, a maiores capitais e era bem mais dispendiosa, quer pela maior quantidade de embarcações envolvidas, quer pelas maiores redes, quer pelo maior número de homens

¹⁴⁶ Nos termos do Decreto n.º 28:616 de 25 de abril de 1938 (p. 709), buques eram embarcações auxiliares dos cercos americanos, traineiras grandes tinham de tonelagem bruta superior a 25 toneladas, e traineiras pequenas de tonelagem bruta igual ou inferior a 25 toneladas.

¹⁴⁷ Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 1.124.636,9 toneladas de peixes demersais que foram comercializadas por 6.097.478,7 contos e 260.648,2 toneladas de peixes pelágicos que foram comercializados por 765.874,1 contos.

¹⁴⁸ As redes dos cercos americanos eram confeccionadas a partir de fio de algodão, podiam atingir um comprimento máximo de 900 metros (mas pretendia-se reduzir esse comprimento), e teriam cerca de 70 metros de altura e malhagem de pouco mais de um centímetro (Decreto n.º 18:023 de 1 de março de 1930, p. 393; Uva, 1943, p. 11).

(por lei o número mínimo de tripulantes era 40, mas geralmente cada cerco matriculava entre 60 a 70 homens). No entanto, os cercos também tinham maior capacidade de capturas do que as traineiras, logo o produto das suas pescarias era significativamente maior. As traineiras pescavam por um método muito semelhante ao dos cercos, com a diferença de que não dispunham de acostados para o transporte do peixe. Ou seja, enquanto que por cercos se entendia o conjunto de barcos e aparelhos de pesca necessários para pescar sardinha pelo sistema americano de cercar para bordo, e demais embarcações necessárias ao transporte à lota, o sistema de traineira era muito mais individual e independente - fazia o cerco ao cardume utilizando redes (de traineira) geralmente mais pequenas das que usavam os cercos, e que também armavam de forma diferente, e o pescado era copejado diretamente para bordo, acomodado e de seguida transportado à lota. Por tradição, e devido às condições do mar, era comum os cercos serem utilizados mais nas costas algarvias e as traineiras mais na costa norte, onde o mar é mais belicoso, porque a traineira sendo mais pequena, utilizando redes mais pequenas, e não tendo tantos barcos na sua dependência, tornava-se mais desembarçada, mais ágil, e tinha maior facilidade em fugir se necessário ao mar revolto (Uva, 1943, p. 5-35).¹⁴⁹

A arte do cerco era utilizada quase todo o ano (com exceção dos meses de março e abril) na captura da sardinha e outras espécies pelágicas, como o biqueirão, a espadilha, a cavala, a corvina, a sarda, o atum, o aturro, o bonito, o sarrajão, a tainha, a albacora, a anchova, a boga, o carapau, o chicharro, entre outros, com e sem auxílio de fontes luminosas (para atração e concentração dos cardumes), e, ainda, com e sem utilização de argolas e retenida (para fechar a rede formando uma bolsa onde o peixe fica retido). Desta arte só dispomos para Lisboa de dados entre 1938 e 1953, nomeadamente o número de artes a laborar por ano, a sua tonelagem bruta global e o valor global do produto da pesca (em contos), e ainda os valores máximos, mínimos e médios do produto da pesca por arte.

Esta arte era utilizada com mais intensidade entre maio/junho e outubro/novembro, e o maior o número de dias de pesca¹⁵⁰ era alcançado em agosto/setembro. Nestes dois meses quase não existiam dias de folga, trabalhava-se aos fins de semana, e faziam-se em média mais de 40 lanços por mês.

Os dados estatísticos permitem apurar que o número de cercos em atividade decresceu de forma constante entre 1938/53, tendência que só foi invertida e de forma pouco significativa no ano de 1946, como se observa no gráfico seguinte. Em 1952, das três artes inscritas e ativas, só uma de 77 toneladas laborou quase todo o ano (com exceção de março e abril), as outras duas, que no conjunto arqueavam 132 toneladas, só laboraram em janeiro (Ministério da Marinha, 1957b, p. 15,17). Em 1953 continuou em laboração a mesma embarcação cercadora de 77 toneladas, que foi responsável por desembarques que renderam 702,5 contos (Ministério da Marinha, 1957c, p. 20).¹⁵¹

O valor global do produto dos cercos, ou seja, o valor global do pescado capturado com esta arte e desembarcado e comercializado no porto de Lisboa, decresceu à medida que foram reduzindo o número de artes em atividade (porque isso implicava uma redução do número de dias de pesca e do número de lanços). No entanto, há a destacar o aumento significativo entre 1940/43, numa altura em que já estava em forte decadência o número de artes ativas, como se observa no gráfico seguinte. Há também a destacar o valor médio por arte, ou seja, o valor médio do pescado capturado por cada um dos cercos e comercializado em Lisboa, porque embora tenha decrescido entre 1938/40, manteve-se em bom nível entre 1941/51, nalguns anos acima dos 2.400 contos por arte, e só decresceu abruptamente após o ano de 1952. Para se ter uma boa ideia da redução, basta referir que no ano de 1951 foram realizados 463 dias de pesca e um total de 666 lanços (em vários meses foram feitos quase 100 lanços), e nos dois anos seguintes já só foram realizados 223 e 179 dias de pesca, e um total de 305 e 246 lanços, respetivamente (nestes dois anos não se ultrapassou a barreira dos 30 lanços mensais) (Ministério da Marinha, 1957a, p. 15,17; 1957b, p. 15,17; 1957c, p. 18,20).

¹⁴⁹ Os galeões a remos e vela eram embarcações de quilha, popa ogival, leme por fora e reforçados por uma cinta, possuía sete bancos no convés por bordo, onde se sentavam dois remadores por banco, necessitava de cerca de 44 tripulantes, um mestre de pesca, um mestre de leme, um pedreiro, um proeiro, dois encarregados das abertas, 34 camaradas e quatro moços, e em média tinha 16 m de comprimento, mais de 4 m de boca, e 1,20 de pontal, e tinha cerca de 14 t de arqueação (Carrasco & Peres, 1997, p. 106). Os galeões a vapor substituíram os galões a remos e vela, e tinham entre 20 e 25 m de comprimento, 5 e 6 m de largura (boca), 2,5 e 2,8 m de pontal, e entre 50 e 70 t de arqueação (Carrasco & Peres, 1997, p. 109). O buque tinha cerca de 12,50 m de comprimento, 3,50 m de largura (boca), um metro de pontal e cerca de 10 t de arqueação, e era tripulado por um arrais e quatro camaradas que se ocupavam da deteção dos cardumes e do transporte do peixe para a terra. A pesca era normalmente realizada durante a noite e a comunicação entre os buques e o galeão era feita por “fogachos” (Carrasco & Peres, 1997, p. 108). Para mais informações sobre as características dos dois sistemas de pesca, sobre as várias embarcações envolvidas, e sobre as tripulações, consultar Uva (1943, p. 5-35).

¹⁵⁰ Conceito - Número de dias completos, entre as 0h00 e as 24h00, em que as embarcações estiveram nos pesqueiros com o intuito de pescar, descontando o tempo do trajeto de e para os portos e entre pesqueiros, e o tempo perdido em atrasos provocados por condições meteorológicas desfavoráveis, por avarias ou outros fatores (INE, 1970, p. VI).

¹⁵¹ 1 conto = 1000 escudos.

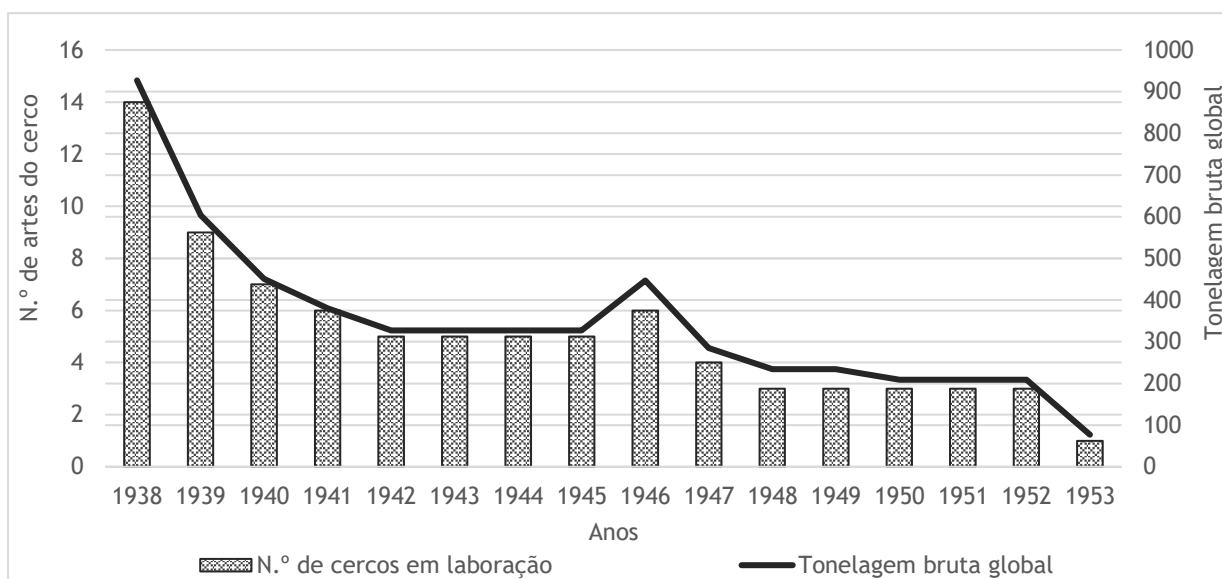


GRÁFICO 19 | Número de cercos registados (e a laborar) em Lisboa, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1953.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 37; 1940b, p. 35; 1941, p. 31; 1942, p. 37; 1943, p. 39; 1944, p. 37; 1946, p. 39; 1947, p. 41; 1949a, p. 17; 1949b, p. 17; 1950, p. 17; 1951, p. 17; 1955, p. 17; 1957a, p. 17; 1957b, p. 17; 1957c, p. 20.

Nota: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.54, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

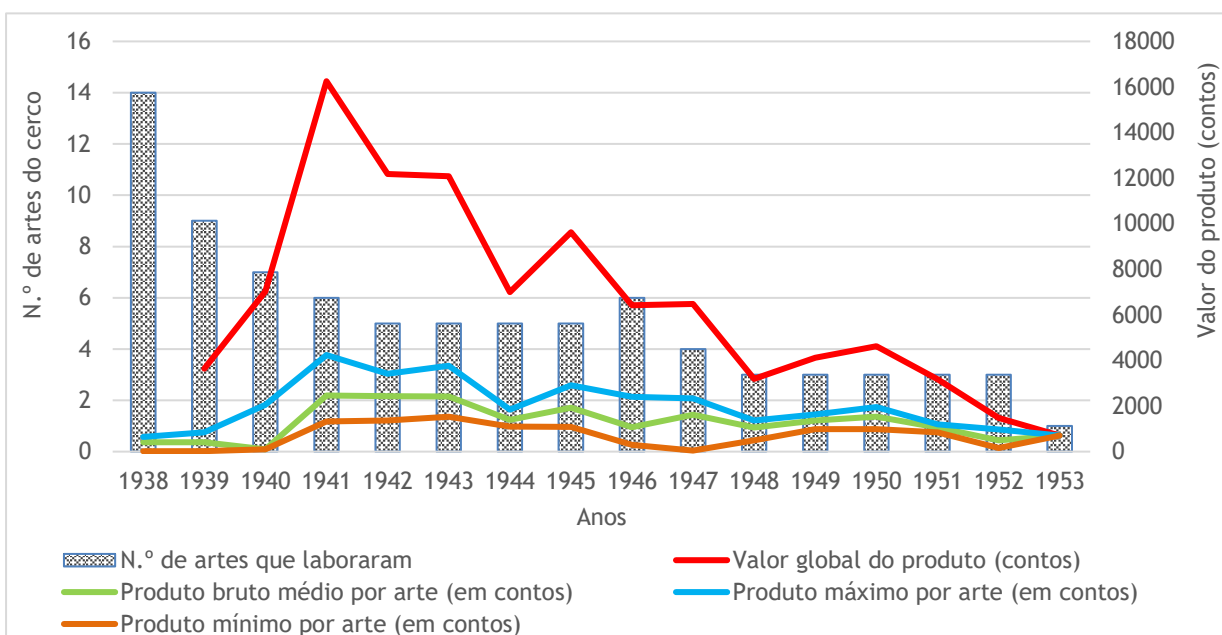


GRÁFICO 20 | Número de cercos registados (e a laborar) em Lisboa, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1953.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 37; 1940b, p. 35; 1941, p. 31; 1942, p. 37; 1943, p. 39; 1944, p. 37; 1946, p. 39; 1947, p. 41; 1949a, p. 17; 1949b, p. 17; 1950, p. 17; 1951, p. 17; 1955, p. 17; 1957a, p. 17; 1957b, p. 17; 1957c, p. 20.

Nota: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.54, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Sobre o valor médio do produto por arte importa salientar que, não obstante terem sido só contabilizadas as artes ativas, estas em alguns anos não trabalharam todos os meses (por isso serem apresentados valores mínimos, médios e máximos). Isso é mais visível no ano de 1952, já referido, em que se regista um abrupto decréscimo do valor global do produto, bem como do valor médio do produto. Neste ano, das três artes ativas em Lisboa, duas só pescaram em janeiro, e a terceira pescou durante dez meses (interregno em março e abril). Consequentemente, o produto global das duas artes que só pescaram em janeiro foi de 512,9 contos (o produto de uma embarcação foi de 154,5 contos, e da outra foi de 358,4 contos), enquanto o produto global da arte que pescou durante os dez meses foi de 970,6 contos. Assim se justifica que estando em laboração três embarcações, no geral o valor do produto

global seja baixo (bem como do produto mínimo, médio e máximo) (Ministério da Marinha, 1957b, p. 15,17).

Ainda dentro dos sistemas de cercar há a referir as traineiras pequenas de que dispomos de registos entre 1938/53, e as traineiras médias/grandes de que dispomos de registos entre 1952/64.¹⁵² As traineiras vieram substituir os galeões a vapor no tipo de pesca que praticavam, e as suas dimensões variavam entre cerca de 13 a 27 m e tinham motores poderosos que chegavam aos 420 HP (Carrasco & Peres, 1997, p. 112). Estas embarcações chegaram a ser responsáveis por uma fatia significativa dos desembarques em Lisboa, mas no período em análise já estavam em decadência e não havia mais de duas embarcações ativas por ano, e são vários os anos em que somente uma estava ativa, como se observa nos gráficos seguintes.

Ao nível das traineiras pequenas verifica-se: (i) na maior parte dos anos apenas uma embarcação esteve ativa, e o facto de não existir oscilação na tonelagem indicia que seria sempre a mesma, e teria 23 toneladas; (ii) uma grande irregularidade no valor global dos desembarques por ano, o que não é alheio ao facto de na maior parte dos anos somente uma embarcação estar ativa. É que quando esta traineira parava, de forma voluntária ou involuntária, não havia substituta e deixava de haver desembarques provenientes deste sistema de pesca, como aconteceu ao longo do ano de 1939 (Ministério da Marinha, 1940b, p. 37).

O produto deste sistema é comparativamente inferior ao produto dos cercos, pelos motivos que já explicámos. O valor mais alto conseguido com a comercialização do pescado capturado pelas traineiras pequenas foi atingido em 1946, com um total de 815,5 contos, ano em que estavam em laboração duas traineiras com um total de 35 toneladas de arqueação (Ministério da Marinha, 1949a, p. 26). Ainda assim, não podemos deixar de referir que a traineira que laborou de forma solitária em 1951/52/53 mostrou bons indicadores, uma vez que foi responsável por desembarques que renderam 578,9, 727,9 e 430,3 contos, respetivamente.

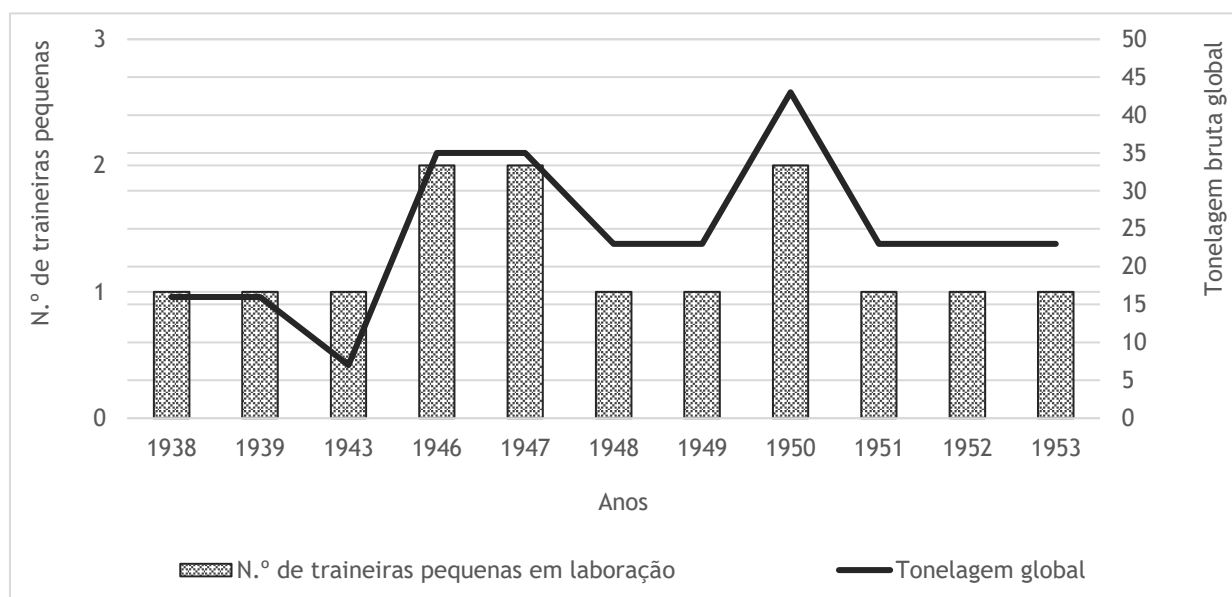


GRÁFICO 21 | Número de traineiras pequenas registadas (e ativas) em Lisboa, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1953.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 39; 1940b, p. 37; 1944, p. 46; 1949a, p. 26; 1949b, p. 26; 1950, p. 27; 1951, p. 27; 1955, p. 29; 1957a, p. 30; 1957b, p. 31; 1957c, p. 34.

Nota: Só foram apresentados os anos para os quais havia dados. Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados de base estão disponíveis para consulta do Apêndice I.55, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

¹⁵² Entre 1952/57, as traineiras que desembarcavam o pescado em Lisboa eram classificadas como “grandes” (até este momento as traineiras eram classificadas como sendo grandes ou pequenas, não existia um nível intermédio - traineiras médias). Em 1958 a divisão da pesca das traineiras passou a abranger esse nível intermédio, e as mesmas traineiras classificadas como grandes em 1957 passaram a ser classificadas como “médias” em 1958, motivo pelo qual unimos os dados no mesmo gráfico para uma análise integrada, denominando-o de traineiras “grandes e médias”. Cada traineira (barco) empregava uma rede traineira.

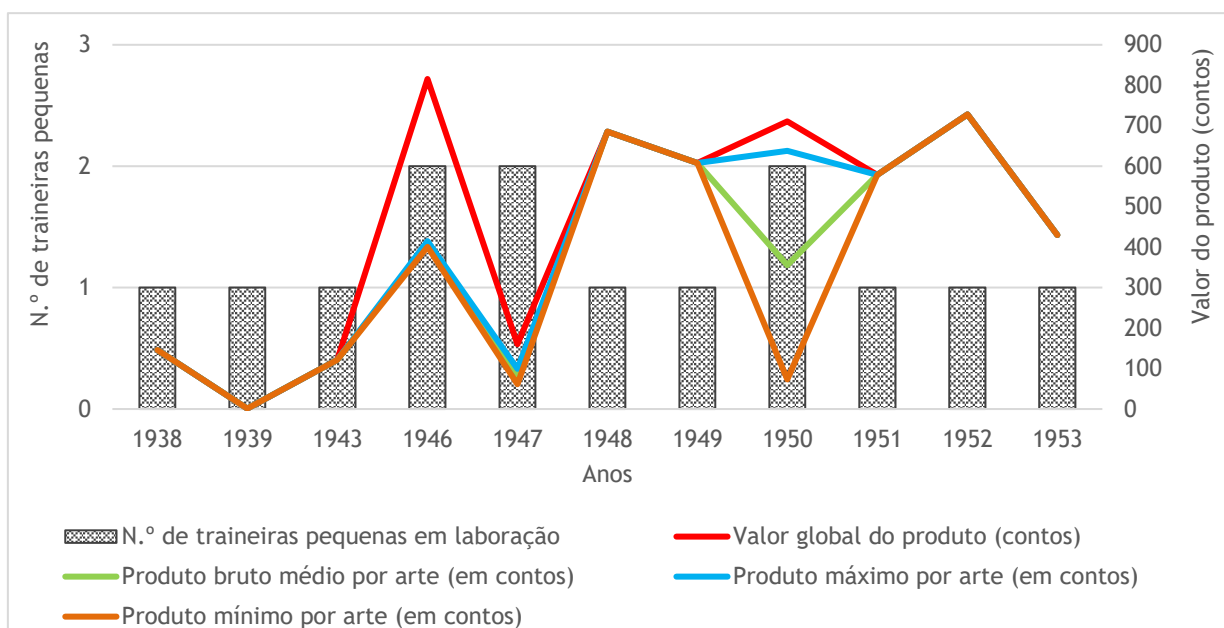


GRÁFICO 22 | Número de traineiras pequenas ativas em Lisboa, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1953.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 39; 1940b, p. 37; 1944, p. 46; 1949a, p. 26; 1949b, p. 26; 1950, p. 27; 1951, p. 27; 1955, p. 29; 1957a, p. 30; 1957b, p. 31; 1957c, p. 34.

Nota: Só foram apresentados os anos para os quais havia dados. Nos anos em que só laborou uma traineira o valor global do produto da pesca é o mesmo do produto bruto mínimo, médio e máximo por arte, exatamente porque resulta na totalidade da produção de uma única arte. Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados de base estão disponíveis para consulta do Apêndice I.56, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Ao nível das traineiras médias/grandes, verifica-se que o número de unidades ativas foi baixo em todo o período, mas especialmente na década de 1960, período em que só esteve ativa uma embarcação. O valor global do produto deste sistema foi maior em 1952, ano em que estiveram em laboração três traineiras, e entre 1955/60, período em que estiveram em laboração duas traineiras, como se observa nos gráficos seguintes. O valor mais alto conseguido por este sistema de pesca foi registado em 1957, ano em que as duas traineiras em laboração foram responsáveis por desembarques que totalizaram um valor global de 2.835 contos

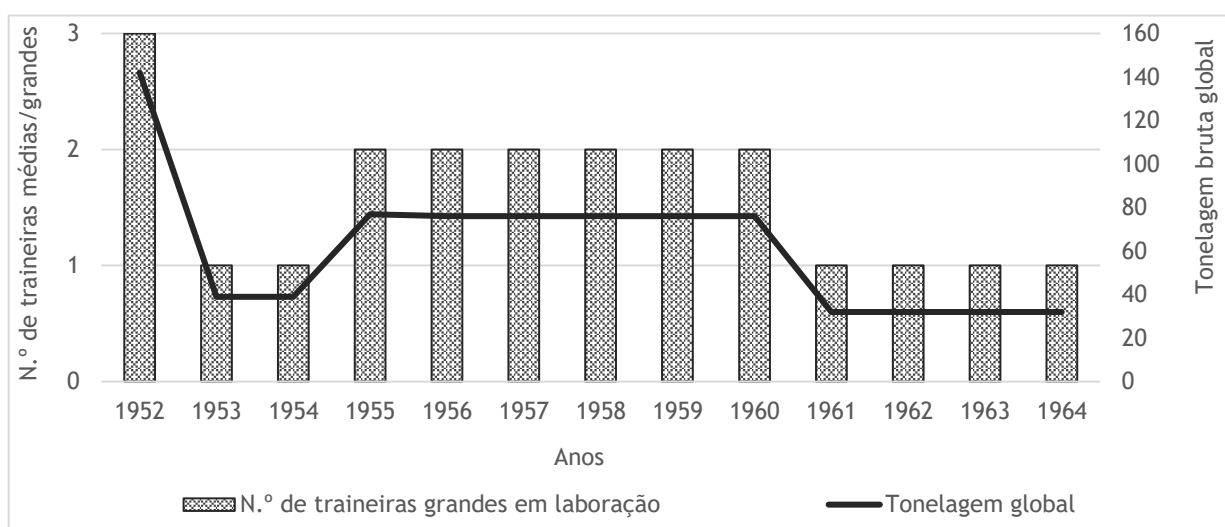


GRÁFICO 23 | Número de traineiras médias/grandes registadas (e ativas) em Lisboa, e sua tonelagem bruta global, entre 1952 e 1964.

Fontes: Ministério da Marinha, 1957b, p. 23; 1957c, p. 26; 1957d, p. 26; 1957e, p. 26; 1958a, p. 26; 1958b, p. 26; 1959, p. 27; 1960, p. 27; 1961, p. 28; 1962, p. 30; 1963, p. 29; 1964, p. 29; 1966b, p. 29.

Nota: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados de base estão disponíveis para consulta do Apêndice I.56, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Na década de 1960, a par da redução do número de embarcações - passou a estar ativa apenas uma traineira com 32 toneladas de arqueação -, também reduziu de forma abrupta o valor global do produto da sua pescaria. Ora vejamos: em 1961 esta última traineira ativa desembarcou pescado que foi comercializado por 1.014,9 contos. Em 1962 o pescado desembarcado já só rendeu 798,6 contos, no ano de 1963 só rendeu 631,8 contos, e no ano de 1964 só rendeu 296 contos, como se observa nos gráficos seguintes.

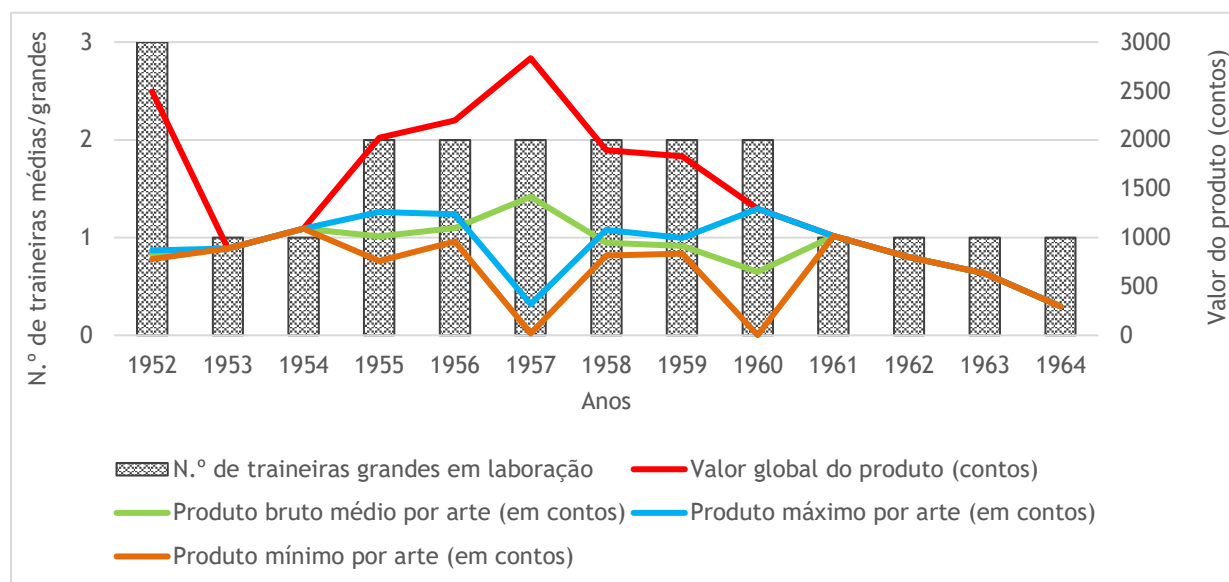


GRÁFICO 24 | Número de traineiras médias/grandes registadas (e ativas) em Lisboa, e respetivo valor global do produto (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo por arte (em contos), entre 1952 e 1964.

Fontes: Ministério da Marinha, 1957b, p. 23; 1957c, p. 26; 1957d, p. 26; 1957e, p. 26; 1958a, p. 26; 1958b, p. 26; 1959, p. 27; 1960, p. 27; 1961, p. 28; 1962, p. 30; 1963, p. 29; 1964, p. 29; 1966b, p. 29.

Nota: Nos anos em que só laborou uma traineira o valor global do produto da pesca é o mesmo do produto bruto mínimo, médio e máximo por arte, exatamente porque resulta na totalidade da produção de uma única arte. Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados de base estão disponíveis para consulta do Apêndice I.56, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Quanto à pesca do arrasto, dispomos de informação sobre o total global anual de desembarques por tipos de embarcações e zonas de pesca e o respetivo valor de comercialização, conforme quadros seguintes, e ainda temos a convicção de que esta é a pescaria cujos dados estatísticos são mais fidedignos (tal como a pesca do bacalhau) (Ministério da Marinha, 1944, p. 10). Não obstante, não podemos negar a divergência que existe entre os valores fornecidos pelo Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto e os fornecidos pela Alfândega, aliás, que é reconhecida pelas autoridades desse tempo (Ministério da Marinha, 1942, p. 14), e remete uma vez mais para a histórica falta de acurácia no apuramento dos dados da pesca.

A pesca do arrasto era mais direcionada às espécies demersais, que foram as mais desembarcadas em Lisboa, como já referimos, onde destacamos a pescada, carta, tamboril, salmonete, besugo, cachucho, goraz, pargo, marmota, pescada, pescadinha, dourada, ruivo e cabrinha, peixe-espada, tamboril, linguado, azevia, cação, leitão e lixa, pregado, rodovalho, linguado, azevia, raia e outras. Por esse motivo, a pesca do arrasto era uma das mais importantes para o abastecimento da cidade de Lisboa e arredores, e povoações afastadas, e era também muito importante para a economia nacional, atingindo no final da década de 1930, só em Lisboa, um rendimento anual de cerca de 50.000 contos, que iria aumentar de forma progressiva e sustentada atingindo no final da década de 1960 quase 350.000 contos, como se observa no gráfico seguinte.

A evolução dos desembarques em Lisboa de espécies capturadas pelo sistema do arrasto inflete ligeiramente no início da década de 1960, logo após atingir o pico de desembarques em 1959, ano em que foram desembarcadas 55.478,5 toneladas e comercializadas por 285,943 contos (Ministério da Marinha, 1960, p. 42-43). No entanto, o valor de comercialização continuou a sua escalada ascendente atingindo valores historicamente altos no início da década de 1970.

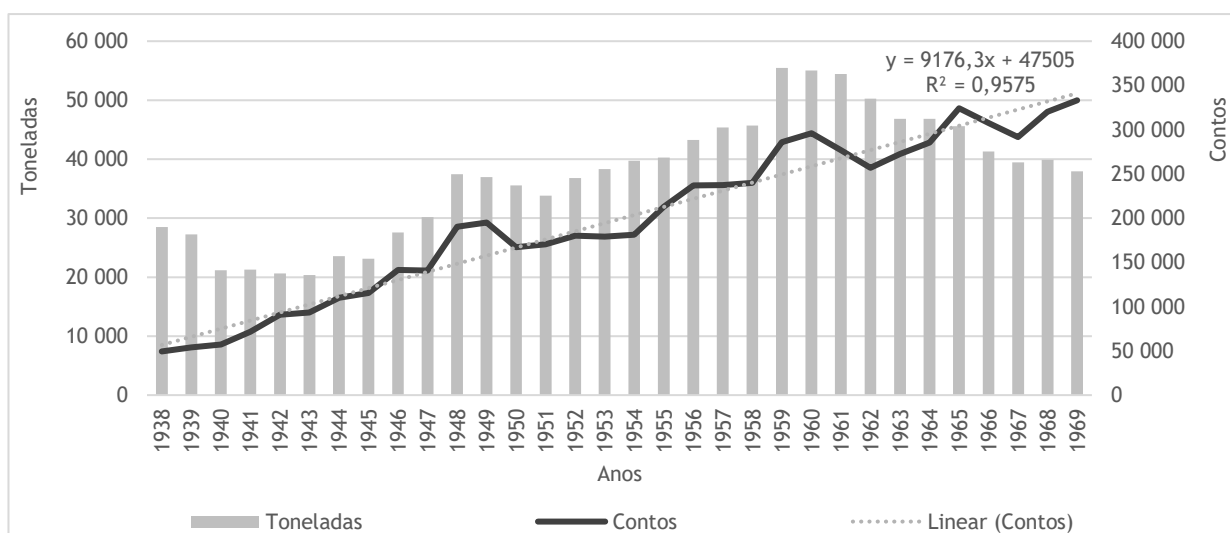


GRÁFICO 25 | Quantidade total de peixe capturado pelo sistema do arrasto e desembarcado no porto de Lisboa (em toneladas), e respetivo valor de comercialização (em contos), por anos, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 45-46; 1940b, p. 44-45; 1941, p. 46-47; 1942, p. 51-52; 1943, p. 55-56; 1944, p. 53-54; 1946, p. 55-56; 1947, p. 57-58; 1949a, p. 33-34; 1949b, p. 33-34; 1950, p. 34-35; 1951, p. 34-35; 1955, p. 36-37; 1957a, p. 38-39; 1957b, p. 38-39; 1957c, p. 41-42; 1957d, p. 42-43; 1957e, p. 40-41; 1958a, p. 40-41; 1958b, p. 40-41; 1959, p. 40-41; 1960, p. 42-43; 1961, p. 46-47; 1962, p. 50-51; 1963, p. 48-49; 1964, p. 48-49; 1966b, p. 58-59; 1967, p. 62-63; 1968, p. 54-55; 1970a, p. 54-55; 1970b, p. 54-55; 1971, p. 52-53.

Nota: Somaram-se os desembarques registados no porto de Lisboa e relativos a capturas nas zonas de pesca IX, X, XI e XII da divisão estatística internacional, por anos, bem como o valor de venda. Os dados de base estão disponíveis para consulta nos Apêndices I.57. e I.58., onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Ainda que o arrasto praticado à vela em batéis que empregavam quase exclusivamente as seculares redes tartaranhas, ou a remos em pequenos barcos com redes de arrastar para terra, tenha raízes históricas no estuário do Tejo¹⁵³, neste período a pesca do arrasto desembarcada no porto de Lisboa não provinha do Tejo, e era pouca a que provinha da nossa costa, sendo maioritariamente proveniente de várias zonas do Norte de África e da costa da África Ocidental, sobretudo das Canárias, Rio de Ouro e costa da Mauritânia. Os nossos arrastões trabalhavam na costa de Portugal entre o Cabo de São Vicente e o Cabo Mondego, onde os fundos são lisos de areia, pescando sobretudo pescada, goraz, chicharro e peixe-espada, mas a pescaria mais importante acontecia na costa de África, para os lados de Cabo Branco, onde os fundos também eram de areia, pescando sobretudo marmota, cachuchos, garoupas, pargos vermelhos, mulatos e bicas. Os fundos pedregosos danificavam as redes de arrastar, pelo que eram evitados para a faina do arrasto (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 77, 1945, p. 8-9).

Não obstante, o Tejo era o principal porto de abrigo dos arrastões, ainda que fossem muitas as terras que dessem gente para o arrasto (Lisboa, Seixal e Barreiro, mas também Ericeira, São Martinho, Aveiro, Olhão, Portimão, Fuzeta, entre outras) (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 77, 1945, p. 8-9), e a frota que pescava nos pesqueiros de Cabo Branco, Cabo Juby e Marrocos, tinha de realizar as operações de desembarque e venda no porto de Lisboa (AAVV., 1956, p. 16). Em janeiro de 1943, por exemplo, a pesca do arrasto desembarcada em Lisboa totalizou 2.663.149 quilos, que renderam 10.204.070\$00, e em outras delegações só foram desembarcados 214.437 quilos, que renderam 1.036.798\$00 (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 49, 1943, p. 15). Por isso mesmo, em 1938 assumia-se que o “arrasto à vela, resto, aliás transformado, da pesca feita desde tempos muito remotos pelos barcos do Seixal, com redes tartaranhas, deve estar extinto ou muito próximo disso”, uma realidade que os dados confirmavam, porque nesse ano apenas trabalharam quatro destas embarcações, e mesmo assim com irregularidades, e o seu rendimento bruto total foi apenas de 61,5 contos (Ministério da Marinha, 1940a, p. 11).

Em todo o período entre 1938 e 1969 foram desembarcadas no porto de Lisboa 1.189.835,4 toneladas de peixes capturado pelo sistema do arrasto (fora do Tejo) que foram comercializadas por 6.365.227,5 contos, o que demonstra a importância deste sistema de pesca. Deste total desembarcado, 931.809,2 toneladas foram capturadas nas Canárias, Rio de Ouro e costa da Mauritânia (zona XI) por embarcações com mais de 150 TAB, o que representa 72% do total dos desembarques, e foram comercializadas por 4.759.490 contos. Os armadores e os pescadores portugueses, só no ano de 1946,

¹⁵³ A partir de 1887 estes meios de ação foram sendo substituídos pelas redes de arrastar pelo fundo rebocadas por barcos motorizados.

nesta zona de pesca, capturaram 4.705,9 toneladas de pargo, 4.198,0 toneladas de cachucho, 3.617,6 toneladas de marmota, 2.346,1 toneladas de cação, leitão e lixa, 5.335,6 toneladas de espécies diversas, e para além de outras importantes quantidades de outras espécies de peixe também capturaram 57,6 toneladas de choco (Ministério da Marinha, 1949a, p. 33).

De facto, esta zona de pesca foi a mais visitada pelos armadores e pescadores portugueses, motivo pelo qual os desembarques no porto de Lisboa, desta zona de pesca, cresceram sem interrupção entre 1938/61, ano em que foram desembarcadas no porto de Lisboa 47.729,4 toneladas que foram comercializadas por 238.059,8 contos, tendo posteriormente decrescido até ao final do Estado Novo, como se observa nos gráficos seguintes.

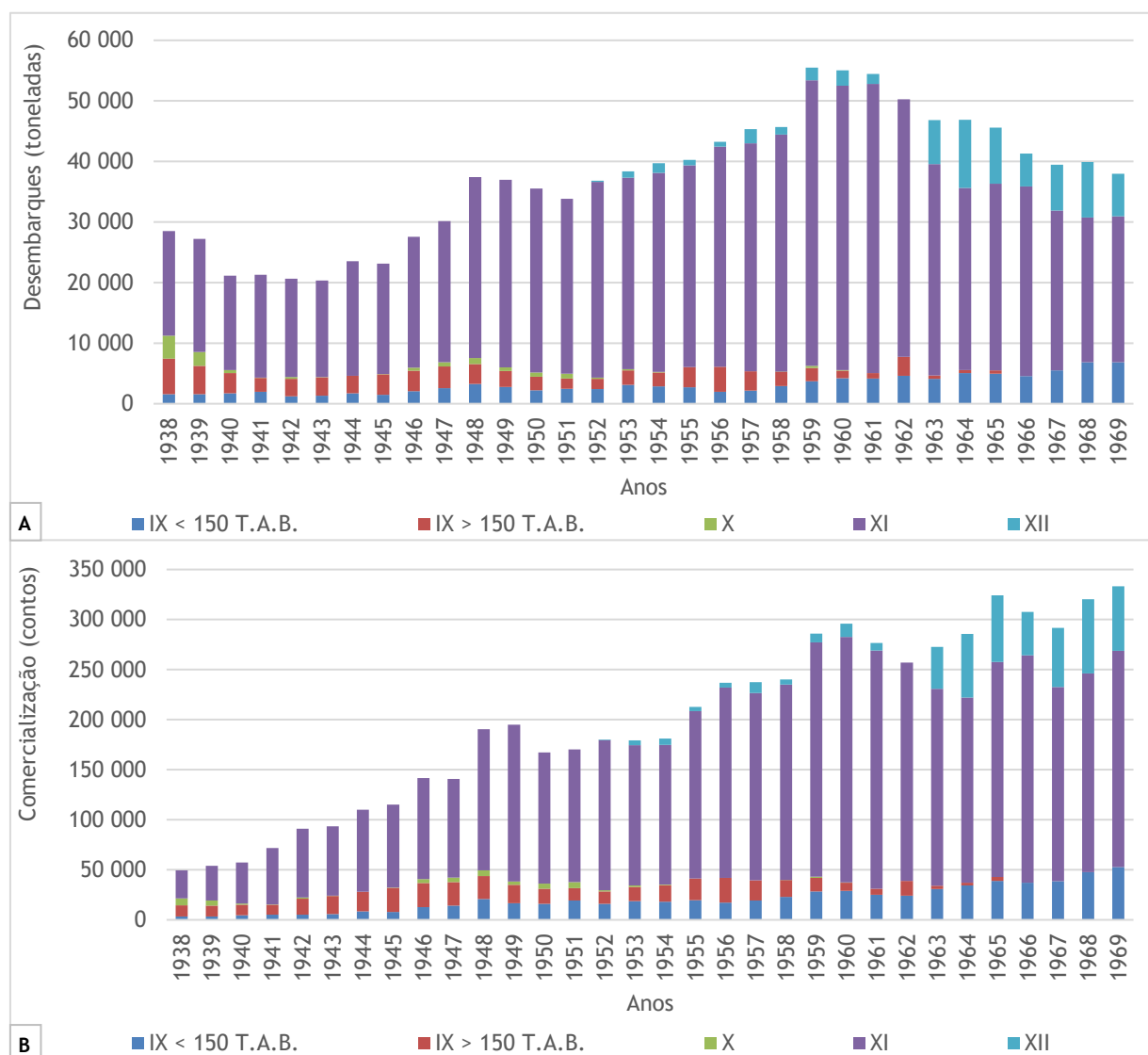


GRÁFICO 26 | Quantidade total de desembarques no porto de pesca de Lisboa (Pedrouços) do sistema do arrasto (toneladas) (A), e respetivo valor global de venda (em contos) (B), por anos, em função da zona de captura e do tipo de embarcação, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 45-46; 1940b, p. 44-45; 1941, p. 46-47; 1942, p. 51-52; 1943, p. 55-56; 1944, p. 53-54; 1946, p. 55-56; 1947, p. 57-58; 1949a, p. 33-34; 1949b, p. 33-34; 1950, p. 34-35; 1951, p. 34-35; 1955, p. 36-37; 1957a, p. 38-39; 1957b, p. 38-39; 1957c, p. 41-42; 1957d, p. 42-43; 1957e, p. 40-41; 1958a, p. 40-41; 1958b, p. 40-41; 1959, p. 40-41; 1960, p. 42-43; 1961, p. 46-47; 1962, p. 50-51; 1963, p. 48-49; 1964, p. 48-49; 1966b, p. 58-59; 1967, p. 62-63; 1968, p. 54-55; 1970a, p. 54-55; 1970b, p. 54-55; 1971, p. 52-53.

Notas: Neste gráfico de colunas empilhadas comparamos o contributo da pesca do arrasto de cada uma das zonas no total de desembarques em Lisboa, em termos de quantidades desembarcadas e respetivo valor de comercialização. Os dados foram obtidos através da soma dos desembarques e dos valores de venda no porto de Lisboa, por anos, em função das zonas de pesca (zonas IX, X, XI e XII, da divisão estatística internacional). A zona IX corresponde à costa de Portugal, e nós criámos duas séries para esta zona, uma para as embarcações com menos de 150 TAB e outra para as embarcações de tonelagem igual ou superior. Nos anos de 1968/69 foram incluídas na série da zona IX relativa às embarcações com menos de 150 TAB as embarcações até às 200 TAB, porque assim estão estruturadas as estatísticas oficiais desses dois anos, e porque não existem embarcações de tonelagem superior, tanto na zona IX como na zona X. Os dados de base estão disponíveis para consulta nos Apêndices I.57. e I.58., onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

O porto de pesca de Lisboa / Cais de Santos, onde se localizava o Mercado Abastecedor do Peixe Grosso, apenas recebia o pescado proveniente de águas costeiras (zona IX) e longínquas (zonas X, XI e XII), e não tinha relevância para o contexto das pescarias estuarinas. A Docapesca - Sociedade Concessionária da Doca de Pesca, SARL, constituída por escritura pública em 10 de janeiro de 1959, que substituiu as antigas lotas de Santos e da Ribeira Nova, tinha como propósito escoar as capturas da pesca industrial, e não vender as capturas provenientes da pesca artesanal. Por isso mesmo, entre 1938/69 apenas foram desembarcadas 1.602,5 toneladas de espécies de águas salobras no porto de Lisboa, que foram comercializadas por 16.142,8 contos. Analisamos a seguir os desembarques provenientes das várias zonas de pesca costeira e longínquas.

Em 1938, a pesca do arrasto desembarcada no porto de Lisboa, realizada nas zonas de pesca IX, X e XI, envolvia 86 navios, dos quais 72 eram vapores com mais de 150 toneladas que neste ano fizeram 967 viagens (num total de 107.420 horas de pesca em que fizeram 23.779 lanços). Destes, quatorze parelhas e navios até 150 toneladas atuavam na costa de Portugal (zona IX), pescavam sobretudo o chicharro, a pescadinha, a marmota e a pescada, e fizeram 1.377 viagens e 5.218 lanços, totalizando um esforço de 1.540 dias de pesca e 10.534 horas de pesca (Ministério da Marinha, 1940a, p. 45).

Na costa de Portugal (zona IX), ao contrário do que acontecia nas outras zonas de pesca mais longínquas, laboravam lado a lado pequenas e grandes embarcações utilizando o sistema do arrasto cujas capturas desembarcavam no porto de Lisboa. A dimensão e capacidade destas embarcações nem sempre foi igual.

Até ao final da década de 1940 as embarcações que aqui andavam na faina dividiam-se em três grupos: as mais pequenas, conhecidas como motoras, tinham capacidade entre 9 e 27 TAB, as intermédias, conhecidas como navios, tinham de capacidade entre 28 e 150 TAB (muitas destas andavam empregues nas nossas águas costeiras), e as maiores tinham capacidade acima de 150 TAB (andavam empregues na pesca do alto em águas longínquas). O Decreto-Lei n.º 24:614 de 25 de outubro de 1934 (p. 1925), que regulamenta a pesca de arrasto na costa continental portuguesa, determina que a tonelagem mínima exigida a embarcações de arrasto de propulsão mecânica que laborassem de forma independente era de 70 TAB, e aquelas que laboravam em parelha tinham de ter no mínimo 50 TAB.

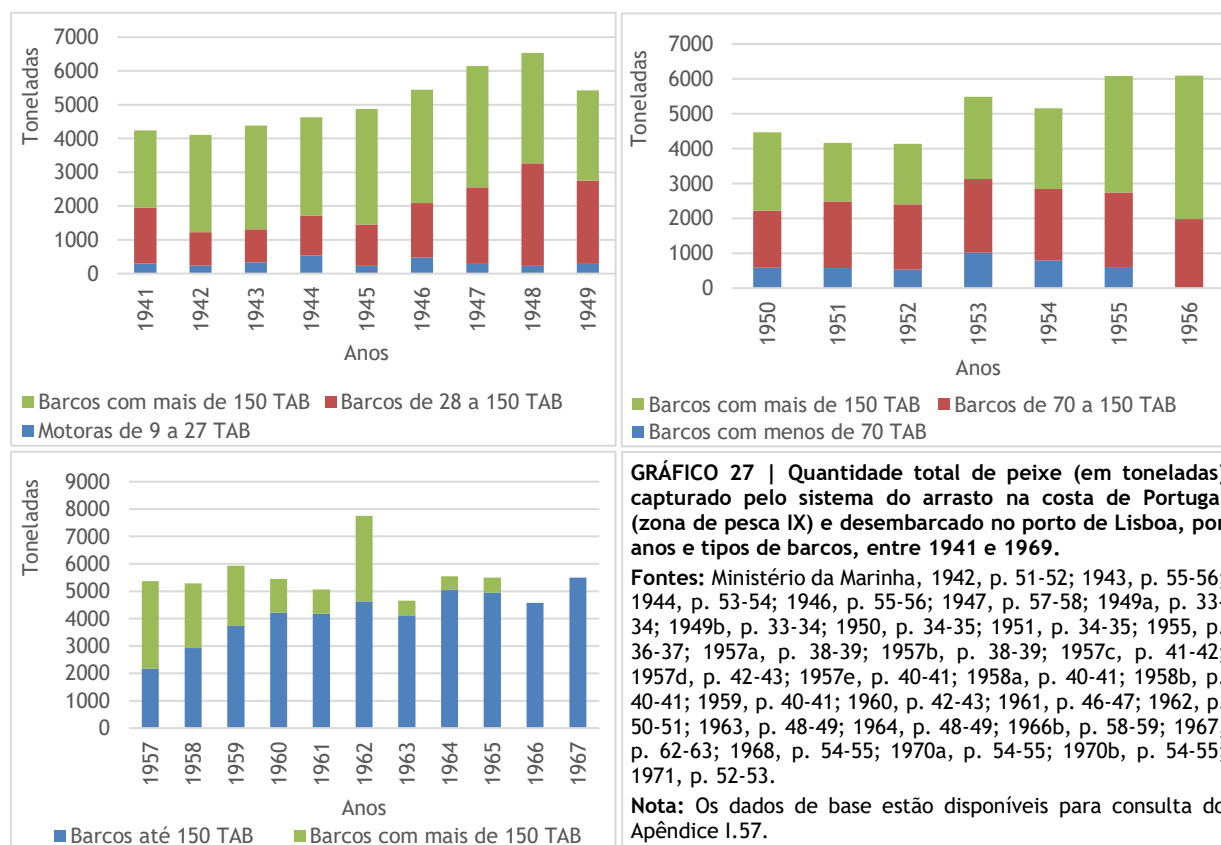
No início da década de 1950, devido à onda de modernização e expansão que se vivia em Portugal, à aceleração dos ritmos de crescimento industrial no pós-guerra, e aos efeitos da subsídio à construção e renovação da frota da grande pesca, a dimensão média das embarcações aumentou e passou a considerar-se as embarcações intermédias aquelas que tinham de capacidade entre 70 e 150 TAB (as pequenas teriam valores de tonelagem inferiores e, as maiores, valores de tonelagem superiores). Ao terminar a primeira fase do programa de subsídio à renovação da frota (1958), a tonelagem média de referência das embarcações da pesca longínqua passou para as 150 TAB (nesta data, as embarcações de propulsão à vela e remos com mais de 100 TAB já tinham sido todas desativadas ou reconvertidas), e em 1968 a diferenciação fazia-se nas 200 TAB.

Em navios entre 50 e 150 TAB capturava-se sobretudo espécies de peixes, como pescadinha, marmota, pescada, pargo, besugo, cação, e leitão e lixa, e em navios acima das 150 TAB, para além destas espécies que apareciam em maior quantidade, ainda capturavam de forma abundante cachucho, goraz, corvina, chicharro e muitas espécies de peixe diversas, e ainda uma quantidade substancial de lagostim, todas espécies neste caso descarregadas no porto de Lisboa (Ministério da Marinha, 1949a, p. 33-34). O pescado capturado na costa portuguesa por embarcações de arrasto até 150 TAB e desembarcado no porto de Lisboa entre 1938/69 totalizou 100.686,6 toneladas que foram comercializadas por 662.795,1 contos. Já o pescado desembarcado por embarcações com mais de 150 TAB, proveniente da mesma zona e capturado pela mesma arte e no mesmo período, só totalizou 73.796,9 toneladas e rendeu 414.958,6 contos. Eram as pequenas embarcações do arrasto que mais capturavam e, como já vimos, as que mais empregavam. Importa referir que na lota de Santos descarregavam os vapores com mais de 150 TAB, e na lota da Ribeira descarregam os navios menores, mas com mais de 60 TAB.

As embarcações do arrasto a laborar na costa de Portugal (zona IX) com menos de 150 TAB mantiveram um baixo nível de desembarques no porto de Lisboa até ao final da década de 1950, situação que se inverteu de forma significativa na década seguinte ao mesmo tempo que decresceu o número de desembarques das embarcações a laborar na mesma zona e com o mesmo sistema com mais de 150 TAB, como se explica a seguir:

- (i) Entre 1938/40, as parelhas e navios de arrasto até 150 toneladas foram responsáveis por cerca de 30% dos desembarques do arrasto no porto de Lisboa, e os restantes 70% resultaram de desembarques de embarcações com mais de 150 TAB.

- (ii) Entre 1941/49, dos desembarques realizados no porto de Lisboa por embarcações do arrasto com menos de 150 TAB, num total de 18.339,6 toneladas, que representam 33% do total de desembarques, 81% foram realizados por navios de 28 a 150 TAB e 19% por motoras de 9 a 27 TAB. Os navios com mais de 150 TAB desembarcaram 27.451,1 toneladas, o que corresponde a 67% do total de desembarques, e mostra a ainda enorme preponderância das grandes embarcações.
- (iii) Entre 1950/56, as embarcações com menos de 150 TAB e as embarcações com mais de 150 TAB contribuíram quase na mesma proporção para os desembarques no porto de Lisboa: 17.788 toneladas e 17.792,3 toneladas, respetivamente. Focando nas embarcações com menos de 150 TAB, 30% do total dos desembarques foi por barcos com menos de 70 TAB e 70% por navios de 70 a 150 TAB. Nesta década já se sentem os efeitos práticos da subsidiação à renovação da frota de pesca.
- (iv) Entre 1957/67, as embarcações do arrasto com menos de 150 TAB foram responsáveis por 68% dos desembarques no porto de Lisboa, num total de 45.999,7 toneladas que foram comercializadas por 329.124 contos. As embarcações com mais de 150 TAB foram responsáveis pelos restantes 32%, num total de 14.625 toneladas comercializadas por 88.806,7 contos. Nos anos de 1966/67 já não existem desembarques no porto de Lisboa de pescado proveniente da costa de Portugal e capturado por embarcações do arrasto com mais de 150 TAB, situação que se manteria até ao final do Estado Novo. Nesta década são efetivos os efeitos práticos da subsidiação à renovação da frota de pesca.
- (v) Até ao final do Estado Novo manter-se-iam a laborar na costa de Portugal barcos até 200 TAB no sistema de arrasto, sendo responsáveis por desembarques no porto de Lisboa a rondar as sete mil toneladas/ano, comercializados por valores a rondar os 50 mil contos.



Focando agora a atenção nas embarcações com mais de 150 TAB, importa referir que somaram as maiores quantidades de desembarques no final da década de 1930, sendo de destacar as 5.911 toneladas alcançadas no ano de 1938, mas nas duas décadas seguintes os desembarques decresceram e normalizaram em cerca de três mil toneladas/ano e assim se mantiveram com altos e baixos até ao início da década de 1960. Entre 1963/65 os desembarques decresceram acentuadamente, não se registando mais desembarques após 1966, o que é sintomático das alterações registadas na fileira das

pescas na década de 1960, especialmente do decréscimo nacional de desembarques que aconteceu exatamente nesse ano (Cavaco, 1969, p. 146). Enquanto os desembarques provenientes de embarcações com mais de 150 TAB decresciam, ou simplesmente cessavam, aumentavam exponencialmente os desembarques das embarcações do arrasto com menos de 150 TAB.

A quantidade total de peixe capturado por hora na costa de Portugal pelos vapores de arrasto de Lisboa atingiu em média 125,09 Kg em 1935, 121,22 Kg em 1936 e 149,46 Kg em 1937, valores baixos quando comparados com os que resultavam da faina do arrasto nas Canárias, Rio de Ouro e costa da Mauritânia (zonas XI-a e XI-b), onde os arrastões de Lisboa varriam o oceano subtraindo qualquer coisa como 312,33 Kg/hora, destacando-se nessa equação os 61,08 Kg/hora de cachuchos, os 60,53 Kg/hora de pescadas, os 55,53 Kg/hora de pargos, os 21,62 Kg/hora de cações, os 17,28 Kg/hora de corvinas, ou ainda os 96,29 Kg/hora de espécies diversas. Concretamente na costa de Portugal, a pescada e a pescadinha eram as espécies mais capturadas, atingindo uma produtividade de 51,19 Kg/hora, seguindo-se o chicharro com 43,56 Kg/hora, os cações com 22,30 Kg/hora e os gorazes com 10,32 Kg/hora. As restantes espécies eram colhidas pelos vapores de Lisboa na costa de Portugal à velocidade de 22,09 Kg/hora (Ministério da Marinha, 1939, p. XVI).

De mencionar que no ano de 1943, entre julho e setembro, os navios de pesca de arrasto (vapores) que atuavam nas zonas XI-a e XI-b (Canárias, Rio de Ouro e costa da Mauritânia), com mais de 150 TAB, pescaram 49,9 toneladas de albacora, não com rede de arrasto, mas à linha e anzol. Esta pescaria foi descarregada no porto de Lisboa onde rendeu 466,3 contos. Neste ano, nesta zona, fazendo uso do sistema do arrasto, atuaram 34 navios que durante 35.020 horas de pesca fizeram 12.345 lanços, tendo sido necessário fazer 272 viagens ao porto de Lisboa para descarregar (Ministério da Marinha, 1944, p. 53-54). No ano seguinte, logo em janeiro, um vapor trouxe da mesma zona 1,5 toneladas de albacora, descarregou no porto de Lisboa, e rendeu 10,1 contos (Ministério da Marinha, 1946, p. 55-56). O que significa que os arrastões também atuavam com outras artes, é certo, em situação específicas e não como padrão - acontecia com frequência nas Canárias, Rio de Ouro e costa da Mauritânia (zona XI) e na costa de Portugal (zona IX).¹⁵⁴

Os desembarques no porto de Lisboa pelos arrastões que atuavam na costa de Marrocos (zona X), na totalidade embarcações com mais de 150 TAB, são no geral pouco significativos e estão ausentes em vários anos. Entre 1938/61, estas embarcações foram responsáveis por 12.250,3 toneladas desembarcadas no porto de Lisboa, pescado que foi comercializado por 48.662 contos. Os pescadores portugueses capturavam pela arte do arrasto sobretudo espécies de peixes, nomeadamente marmota, pescada, cachucho, pargo, e cação, leitão e lixa, e ainda alguns lagostins (Ministério da Marinha, 1949a, p. 33). Não existem registos de desembarques no porto de Lisboa, provenientes desta zona de pesca, após 1961, e entre os anos de 1950/60, inclusive, só foram desembarcadas 2.454,3 toneladas que foram comercializadas por 16.307,3 contos.

Com a decadência da pesca na costa de Marrocos (zona X) emerge a pesca na costa do Senegal (zona XII), nas proximidades do arquipélago de Cabo Verde. Entre 1952/69 foram desembarcadas no porto de Lisboa 71.292,4 toneladas de pescado proveniente da faina do arrasto realizada na costa do Senegal, e foram comercializadas por 479.321,8 contos. Significa isto que em menos de duas décadas esta tornou-se a segunda zona de pesca preferencial dos armadores e pescadores portugueses a atuarem em águas longínquas. De referir que os quantitativos dos desembarques são particularmente elevados após o ano de 1963, numa altura em que grande parte das embarcações aqui a operar tinha mais de 200 TAB. Só entre 1963/69 foram desembarcadas no porto de Lisboa 56.888,4 toneladas de pescado com proveniência na costa do Senegal, em especial de espécies de peixes, como o cachucho, o pargo ou a marmota, mas também moluscos, como o choco e a lula (Ministério da Marinha, 1957b, p. 38-39; 1957d, p. 42-43), que foram comercializadas por 412.735,9 contos. O valor de desembarques mais alto foi atingido no ano de 1964, num total de 11.231,1 toneladas que foram comercializadas por 63.595,6 contos (Ministério da Marinha, 1966b, p. 58-59).

Para concluir, a apanha de plantas marinhas industrializáveis, ou seja, de plantas que podiam ser processadas pela indústria, o que excluía as plantas que se direcionavam à atividade agrícola, era também uma importante atividade em Lisboa. Em 1969, em Lisboa, foram apanhadas 148.020 toneladas de algas agarófitas¹⁵⁵ que foram comercializadas por 916,7 contos, e 16.370 toneladas de algas

¹⁵⁴ Durante o mês de setembro de 1946, com recurso a linhas e anzóis, um navio capturou 1,9 toneladas de atum na costa de Portugal (zona IX) que descarregou no Porto de Lisboa, e entre agosto e setembro do mesmo ano, também com recurso a linhas e anzóis, três embarcações capturaram 55,8 toneladas de albacora na Costa da Mauritânia, Canárias e Rio de Ouro (zona XI), que também descarregaram no Porto de Lisboa (Ministério da Marinha, 1949a, p. 33-34).

¹⁵⁵ Produtoras de agar-agar (*Gelidium* sa, *Pterocladia* sp, e *Gracilaria* sp)

carraginófitas¹⁵⁶ que foram comercializadas por 65,5 contos.¹⁵⁷ Nesta altura apanhavam-se plantas marinhas em três distritos da zona Centro (Lisboa, Setúbal e Beja), mas só em Lisboa se apanhavam algas carraginófitas, sendo Setúbal o principal distrito produtor de algas a nível nacional (de forma destacada) (Ministério da Marinha, 1971, p. 101).

¹⁵⁶ Produtoras de carraginanina ou de agaroides (*Chondrus Crispus* e *Gigartinas* sp).

¹⁵⁷ Peso das algas em seco. Compreende as algas adquiridas pelos postos de compra do Serviço de Apanha e Concentração de Plantas Marinhas da Junta Central das Casas dos Pescadores. Valores pagos aos apanhadores.

III.1.15.6.4. Pescarias de águas salobras - aparelhos de pesca, espécies capturadas e valores de comercialização.

A parte significativa do pescado desembarcado no porto de Lisboa provinha de águas marítimas, geralmente longínquas, sendo residual o que provinha de águas salobras do Tejo, como aliás já referimos anteriormente. Isto acontecia porque Lisboa tinha infraestrutura para receber o produto das embarcações de grande dimensão e capacidade (que não tinham características de operação para o estuário, ou sequer vocação funcional), e porque as pequenas embarcações que operavam no rio/estuário dispunham de lotas mais pequenas e mais próximas nas Delações Marítimas da Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira. Era ainda uma consequência direta do estuário do rio Tejo ser em finais de década de 1930 pouco importante no contexto nacional da pesca de águas salobras, perdendo relevância face ao produto da pesca dos rios Minho, Lima, Cávado, Douro e Vouga.¹⁵⁸

Em todo o período entre 1938/69, foram desembarcadas no porto de Lisboa 1.602,5 toneladas de espécies capturadas em águas salobras, maioritariamente no rio/estuário do Tejo, que foram comercializadas por 16.142,8 contos, sendo mais relevantes os desembarques de sável e lampreia, e menos relevantes os desembarques de savelha e solha, e residuais os desembarques de salmão (espécie capturada, muito provavelmente, nos rios a Norte de Portugal), como se observa nos gráficos seguintes. O maior lote de desembarques foi o das espécies diversas/não especificadas.

O sável e a lampreia são espécies migratórias que fazem escala no Tejo, para reprodução, e é nessa altura em que são alvo da atenção dos pescadores estuarinos. São também as duas espécies de águas salobras mais valorizadas, o que justifica os maiores volumes de desembarques.

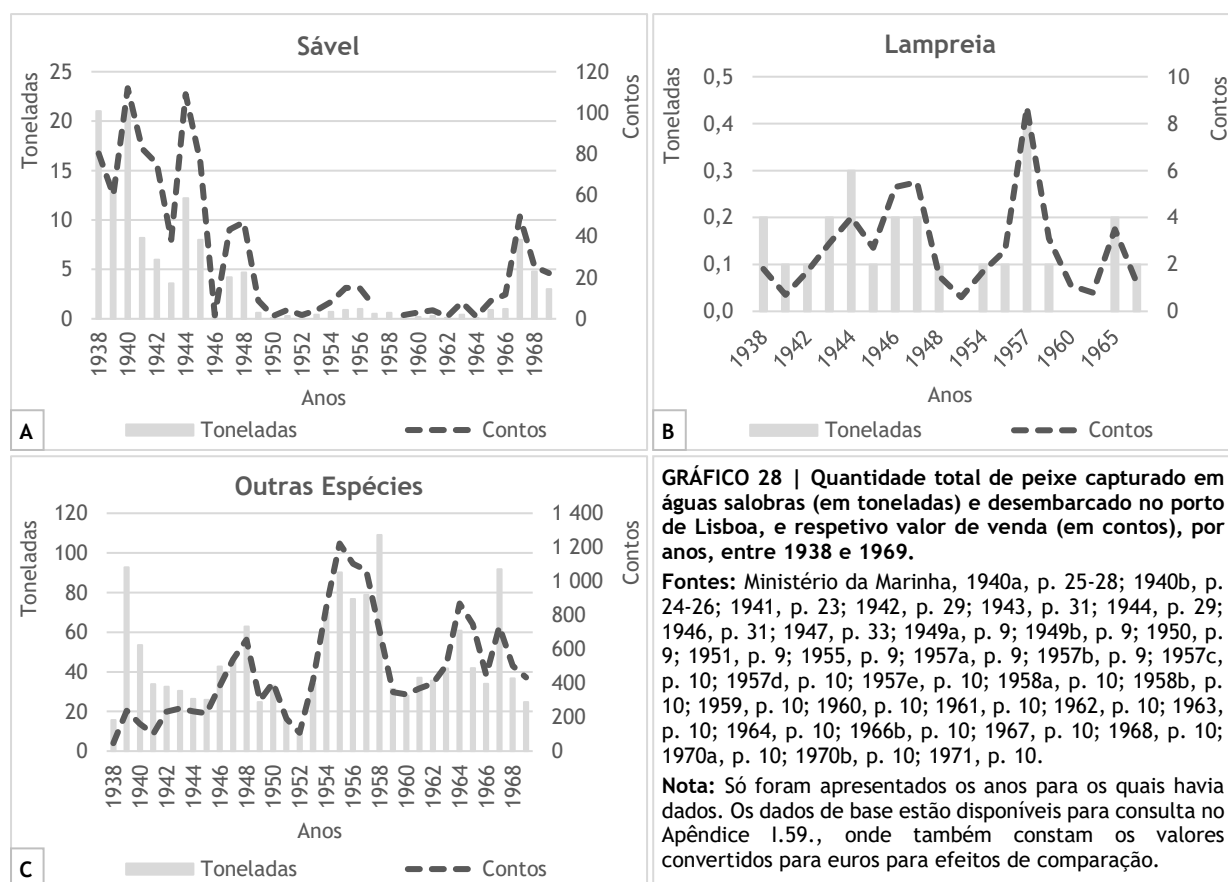
Entre 1938/69, o sável foi a espécie de águas salobras mais desembarcada no porto de Lisboa, num total de 127,5 toneladas que foram comercializadas por 926,9 contos, o que dá em média 7,3 contos por tonelada. O maior volume de desembarques ocorreu entre 1938/45, seguindo-se um longo período de desembarques inferiores a uma tonelada/ano, e em vários anos foi mesmo inferior à meia tonelada, existindo após 1965 uma tênue recuperação. No início de 1947 ocorreu falta de peixe em Lisboa por motivos de mau tempo (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 100, 1947, p. 10). O pico dos desembarques aconteceu em 1940, ano em que foram desembarcadas 21,2 toneladas que foram comercializadas por 112 contos, o que dá em média 5,8 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1941, p. 23). Não obstante ser uma espécie atrativa, com bastante mercado, existia flutuação no valor de venda em função do volume de desembarques - geralmente reduzia sempre que aumentava o valor dos desembarques, como aconteceu entre 1967/69, e aumentava na situação oposta, como aconteceu entre 1959/64.

De savelha foram desembarcadas 4,8 toneladas no porto de Lisboa, quase na totalidade no ano de 1939, que foram comercializadas por 21,6 contos, o que dá em média 4,5 contos por tonelada. Importa referir que a savelha é muito próxima do sável, e inclusive é influenciada pelos mesmos fatores na migração e na reprodução (peixe migrador anádromo que se se reproduz nos rios, cresce nos estuários e passa as restantes fases do ciclo da vida no mar), pelo que os dados estatísticos podem sofrer de defeito na classificação (quantitativos de savelha classificados como sável, e vice-versa).

A lampreia foi a segunda espécie de águas salobras mais desembarcada no porto de Lisboa, e também foi a mais valorizada, num total de 2,5 toneladas que foram comercializadas por 49,4 contos, o que dá em média 19,8 contos por tonelada. Não existem desembarques anuais desta espécie superiores a 400 Kg, e na maior parte dos anos ou os desembarques estão ausentes ou são da ordem dos 100 Kg ou 200 Kg. As maiores quantidades de desembarques não impunham variação negativa no valor de comercialização desta espécie, já as menores quantidades desembarcadas faziam elevar bastante o preço, sendo de resto uma espécie muito apreciada pelos consumidores da Área Metropolitana de Lisboa (AML), e com muito mercado. Ora veja-se: os 100 Kg de lampreia desembarcados em Lisboa no ano de 1957 foram vendidos por 3,1 contos, o que remete para uma

¹⁵⁸ O destaque recaía na pescaria de salmão no rio Minho, que era muito apreciada e pouco abundante, e a pesca da lampreia que ocorria nos rios Minho, (Monção a Caminha), Lima (Viana do Castelo), Cávado (Esposende), Douro (Porto) e Vouga (Aveiro). A pesca de salmão fazia-se entre janeiro e junho, mas era mais intensa em fevereiro e março, altura em que também era maior a média de peso dos indivíduos capturados (acima dos oito quilogramas por indivíduo). O valor por quilo variava, mas em média rondaria os 30\$00. Os indivíduos capturados em junho eram os mais pequenos, bastante mais pequenos (em junho de 1838 foram capturados 2 indivíduos com 3,5 Kg cada, 7 Kg no total, quando em janeiro deste mesmo ano tinham sido capturados 9 indivíduos que pesavam 79 Kg, o que dá em média 8,8 Kg por indivíduo). A pesca de lampreias era mais significativa no rio Minho, não só porque se pescava mais (no ano de 1938 pescaram-se 5.943 lampreias que foram comercializadas por 39:322\$00) como se pescava por mais tempo (entre janeiro e junho), quando nos restantes rios esta pescaria acontecia entre janeiro e abril. Cada lampreia tinha um peso médio de um quilograma (Ministério da Marinha, 1940a, p. 10).

valorização a rondar os 31 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1959, p. 10). Nos anos entre 1945/47, e entre 1956/58, foram também atingidos valores de comercialização bastante elevados.



A solha foi a espécie de águas salobras menos desembarcada no porto de Lisboa. Aliás, só há registo de desembarques desta espécie no ano de 1938, num total de 100 Kg que foram comercializados por 200\$00, o que é uma má valorização para a altura (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28). Importa referir que também aqui poderá haver vício na classificação dos dados, não só porque as solhas podem habitar em todos os ambientes aquáticos e têm uma larga distribuição geográfica (pode ter acontecido de solha de águas salobras ter sido classificada como sendo de águas marítimas), mas também porque a solha está incluída na família *Soleidae* e tem muitas semelhanças com os linguados, podendo facilmente ser confundidos.

O salmão foi outra espécie pouco desembarcada, apesar de muito apreciada pela sua carne e de ser muito procurada. Este peixe é um migrador anádromo, tal como o sável e a lampreia, e é quando se desloca para os rios na época da reprodução, onde efetua a desova, que é capturado pelos pescadores. No entanto, só há registo de desembarques desta espécie no porto de Lisboa (proveniente de águas salobras) entre 1942/48, e de forma irregular, num total de 900 Kg comercializados por 27,1 contos, o que dá em média 30,1 contos por tonelada e faz desta a espécie mais valorizada. Apesar de em tempos anteriores ter existido salmão a entrar no Tejo, nesta data o mais provável é que este peixe tenha sido capturado nos rios do Norte e desembarcado no porto de Lisboa. Por esta espécie ter abrangente procura, geralmente o seu preço de venda não sofre grande variação em função do volume de desembarques. No entanto, isso não se verificou em 1945, ano em que foram desembarcados 700 Kg (dos 900 Kg) e que foram comercializados por 8,6 contos, o que remete para um valor de correspondência aproximado a rondar os 12 contos por tonelada.

As demais espécies de águas salobras, ou por serem consideradas espécies menos nobres, ou por serem menos valorizadas, ou pela sua carne não ser tão apreciada, ou simplesmente para seguir a tradição que vingava entre os responsáveis pelas estatísticas das pescas, ainda que fosse pouco adequada, foram agrupadas e classificadas como “outras espécies”. Não obstante as espécies não serem

identificadas, sabemos que nesta altura desembarcava-se raia, choco, fanecas, sardinha, linguados, entre outras, e sabemos que em termos médios estas espécies foram mais valorizadas que as das águas marítimas. Ora vejamos: entre 1938/69 foram desembarcadas 1.466,7 toneladas, de forma muito irregular, que foram comercializadas por 15.117,6 contos, o que dá em média 10,3 contos por tonelada. Com o evoluir do tempo estas espécies foram valorizando, mas sempre estiveram mais suscetíveis à desvalorização quando aumentava repentinamente os desembarcados, o que é muito evidente no ano de 1958, quando se atingiu o pico dos desembarques. Ora veja-se: em 1957 foram desembarcadas 78,8 toneladas que foram comercializadas por 1.065,5 contos, o que dá em média 13,52 contos por tonelada, e no ano seguinte foram desembarcadas 109,1 toneladas que foram comercializadas por 707,3 contos, o que dá em média 6,48 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1958b, p. 10; 1959, p. 10).

As espécies de peixes de águas salobras desembarcados em Lisboa ao longo de todo o período, com exceção do salmão, foram quase na totalidade capturadas no estuário do rio Tejo com recurso a artes polivalentes, nomeadamente camaroeiros, chinchorros, botirões, galrichos, solheiras, branqueiras, savoras, tresmalhos, remolhões, arrastos, sabogagens, rascas e covos.

Dá-se nota que de acordo com o apuramento geral de prejuízos em apetrechos de pesca realizado pela Junta Central das Casas dos Pescadores em colaboração com a Comissão Nacional de Socorros às vítimas do ciclone que atingiu Portugal em 15 de fevereiro de 1941, em Lisboa registaram-se perdas avaliadas em 1.030\$00, valor que à data de 31 de dezembro de 1941 já tinha sido integralmente liquidado (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 11).

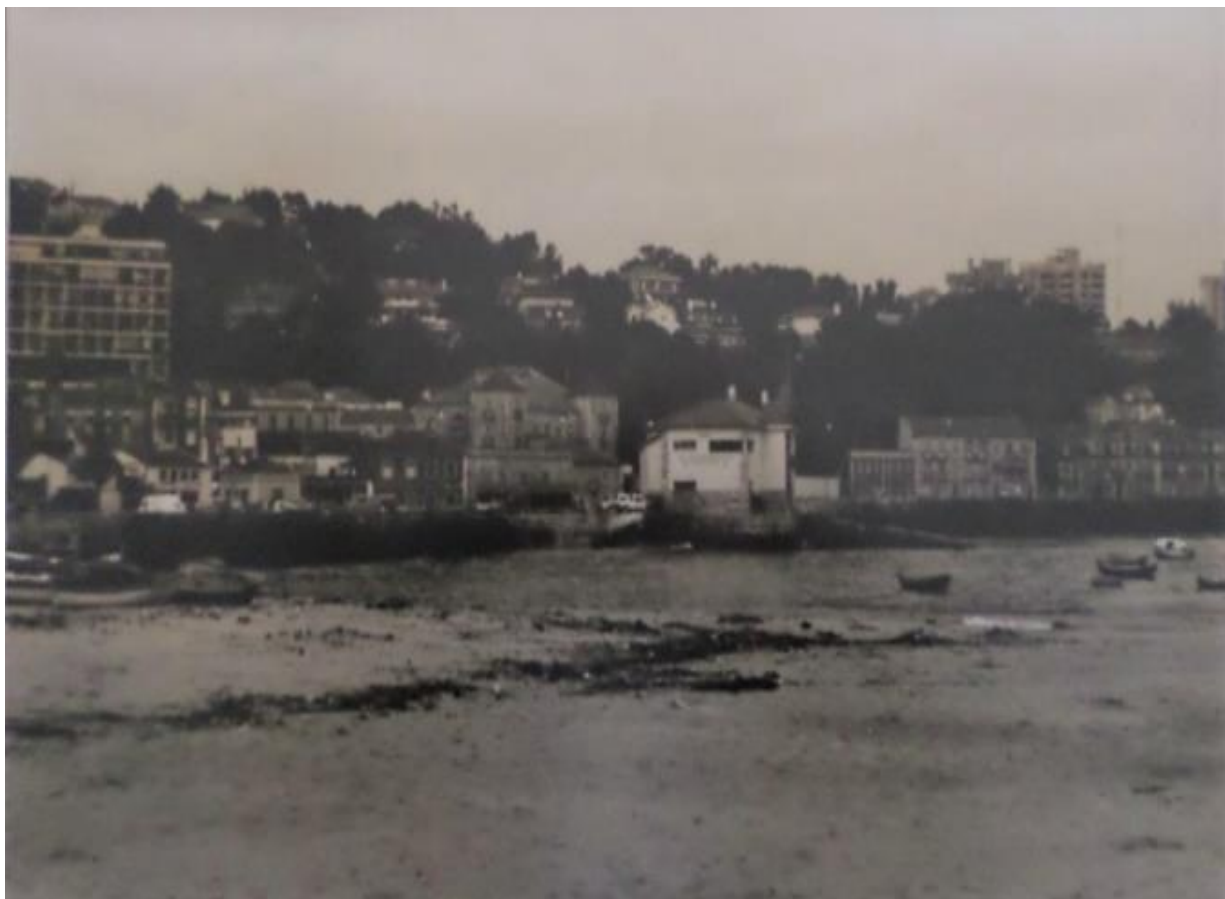


FIGURA 39 | Praia Velha de Paço de Arcos, na década de 1960.

Fonte: União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias.



FIGURA 40 | Embarcações de pesca encalhadas na Praia Velha de Paço de Arcos, na década de 1960.

Fonte: União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias.

III.1.15.6.5. Embarcações de pesca construídas e naufragadas, e perdas humanas e materiais.

Em toda a área estuarina era no porto de Lisboa que mais embarcações novas eram registadas, e com maior tonelagem, e também era com embarcações aqui registadas que mais aconteciam naufrágios, na maior parte das vezes com pesadas perdas humanas e materiais. Os dados de que dispomos retirados da *estatística de pesca* publicadas pelo Ministério da Marinha não nos permitem saber a área de operação (ou zonas de pesca) das novas construções nem a área de operação das embarcações naufragadas, mas pelos valores da tonelagem bruta percebe-se que seriam maioritariamente embarcações da pesca artesanal costeira (arrastões) e do largo, e embarcações da pesca longínqua.

Foi na década de 1940 que mais se investiu em novas e maiores embarcações, com diversas capacidades e dimensões, sem que exista uma relação direta com o ciclone de 15 de fevereiro de 1941 ou com os naufrágios. Ou seja, as novas embarcações não foram todas construídas para substituir outras que porventura terão naufragado, como se observa nos gráficos seguintes, eram já o reflexo das intenções políticas para o setor.

Quanto à dimensão das embarcações, não existe um padrão. Por exemplo, em 1945 foram construídas oito novas embarcações com um total global de 3.342 toneladas, e no ano seguinte foram construídas o dobro de embarcações que no global tinham 3.293 toneladas, ainda menos que o somatório do ano anterior. Importa referir que não há registo de novas embarcações entre 1953/57, e entre 1960/69.

Em resumo, entre 1938/69 foram construídas em Lisboa 85 novas embarcações para a pesca com uma capacidade total de 20.684,75 toneladas.

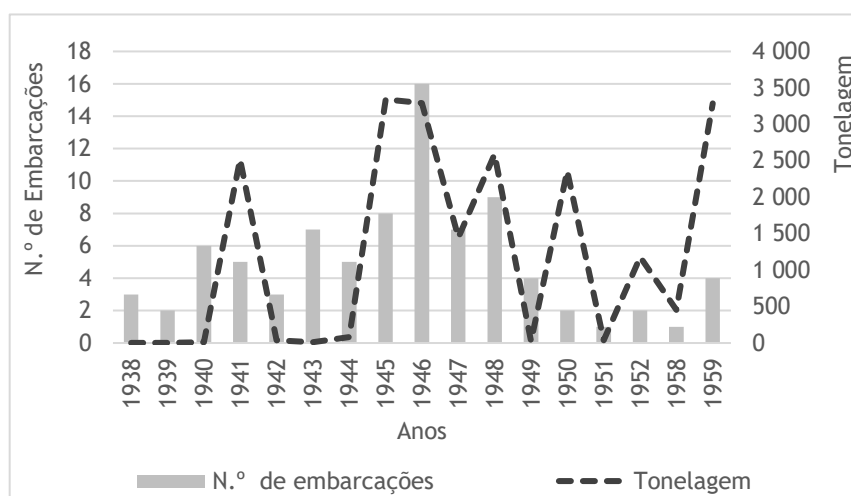


GRÁFICO 29 | Número de embarcações de pesca construídas, e respetiva tonelagem, na Capitania do Porto de Lisboa, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 56; 1940b, p. 56; 1941, p. 58; 1942, p. 64; 1943, p. 68; 1944, p. 66; 1946, p. 68; 1947, p. 72; 1949a, p. 46; 1949b, p. 46; 1950, p. 48; 1951, p. 48; 1955, p. 50; 1957a, p. 54; 1957b, p. 54; 1959, p. 56; 1960, p. 58.

Nota: Não há registos de novas embarcações entre 1953/57 e 1960/69. Os dados estão disponíveis para consulta no Apêndice I.60.

Estes dados têm a sua relevância, permitem deslindar o quadro geral das embarcações em Lisboa, mas pouco dizem de forma objetiva acerca da pesca local, o que nos obrigou a compulsar os registos manuscritos existentes na Capitania do Porto de Lisboa no sentido de tentar individualizar os registos de embarcações de pesca local dos registos de embarcações de pesca costeira e longínqua, trabalho só possível para os registos alterados e/ou iniciados após aplicação do Decreto-lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, que introduziu um novo sistema de identificação das embarcações de pesca, a iniciar em 01 de janeiro de 1946, que entre outras coisas determinou a constituição de uma nova série, natural e sequencial, a começar em LX-1-L. Foi um trabalho longo, moroso e árduo, especialmente porque os registos de propriedade antigos não foram reiniciados e feitos de forma sequencial, antes foram reenumerados (ou “rematriculados”) nos livros onde estavam registados (a matrícula era riscada no livro

de registo de propriedade, e era colocada por cima a nova matrícula), mantendo o ano de registo inicial.

Por exemplo, a embarcação “Julia” com o conjunto de identificação L-990-F foi registada em Lisboa em 24/08/1917, a favor de José Dias. O registo foi alterado na sequência do Decreto-Lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, e passou a LX-11-L mantendo a denominação (AHM, Livro 17 de Registo de Propriedade de Tráfego Local e Pesca Local, de 07/02/1916 a 15/02/1918 [registos extremos: L-528-TL e L-1067-TL], fl. 144). Em 30/08/1952, o registo foi cancelado por a embarcação ter sido registada na Brigada Naval sob o n.º 2150 e a denominação “Ângela”. Ora, apesar de lhe ter sido atribuído o conjunto de identificação LX-11-L no final do ano de 1945, a data do registo da embarcação não passou para 1945, manteve-se como sendo 1917, porque não foi aberto um novo registo. Desta forma, todas as embarcações que estavam em atividade na pesca local e que viram alterados os conjuntos de identificação na sequência da alteração da legislação mantiveram o ano de registo inicial, e é por isso que nos gráficos a seguir temos embarcações registadas deste o ano de 1917.

Em resumo, e para interpretação dos gráficos seguintes, só a partir do ano de 1945 é que os registos de embarcações correspondem aos registos que eram efetivamente realizados anualmente, e os dados até esse ano apenas servem para indicar o ano de registo inicial, que nesta altura quase sempre correspondia ao ano da construção da embarcação.

A partir de 1945 e até 1950, o número de registos de embarcações é de cerca de dez por ano, e depois dessa data raramente supera os cinco por ano, tendência de decrescimento que se manteve até ao final do Estado Novo, como se observa nos gráficos seguintes, sendo relevante notar que os melhoramentos introduzidos nas embarcações de pesca entre 1950/55 permitiram aumentar a sua capacidade, ou seja, eram registadas menos embarcações, mas tinham mais tonelagem bruta. No final deste período o decrescimento é muito acentuado, existem vários anos em que apenas é registada uma embarcação (1969, 1970 e 1974), e existem vários anos em que não é registada qualquer embarcação na pesca artesanal local (1967/68 e 1971/72/73).

Quanto à proveniência destas embarcações, se “entradas de outras atividades”, por exemplo de outros portos ou da marinha de recreio, ou “novas construções”, o que implica um aumento efetivo do número de unidades da pesca artesanal local integradas na frota nacional, observa-se que a maior parte destas embarcações vieram de outras atividades, num total de 139 embarcações com 112,928 t de tonelagem bruta, e apenas 68 embarcações com 47,14 t de tonelagem bruta foram novas construções, o que corresponde a um total global de 207 embarcações com 160,068 t de tonelagem bruta, conforme gráficos a seguir. Isto claro, a partir da entrada em vigor do Decreto-lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, e até 31 de dezembro de 1974 (Apêndice I.108.).

As embarcações entradas de outras atividades tinham várias proveniências, sendo as mais comuns a partir da Brigada Naval da Legião Portuguesa (após 5 de dezembro de 1938 - Decreto-Lei 29:209) e da Seção Desportos Náuticos da Brigada Naval e do Club Naval Barreirense (recreio), e, na segunda metade do século XX, a essas juntavam-se as provenientes da Direção Geral dos Serviços Hidráulicos - Direção Hidráulica do Tejo (pesca fluvial e outras atividades em rio) e da Capitania de outros portos, nomeadamente da Delegação Marítima do Barreiro e da Delegação Marítima de Sesimbra, mas também da Delegação Marítima da Ericeira, da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, da Capitania do Porto de Setúbal, e da Capitania do Porto de Aveiro (Apêndice I.107.).

As novas construções são muito diminutas entre 1938/42, entre 1951/55, e entre 1964/74, não tendo nesta última década sido registada na Capitania do Porto de Lisboa qualquer embarcação nova destinava à pesca artesanal local. Ainda que o número de novas construções para a pesca artesanal local seja reduzido, geralmente uma ou duas por ano, e não são todos os anos, evidenciam-se as cinco unidades registadas em 1924 (ano em que não foi registada qualquer embarcação proveniente de outra atividade), as quatro em 1940, as seis em 1943, e as sete em 1946 (ano em que apenas uma embarcação veio transferida de uma outra atividade).

Focando agora a análise no valor patrimonial para as novas construções (custo de construção) e para as embarcações entradas provenientes de outras atividades (custo de aquisição), com base nos gráficos da página seguinte observa-se que o valor despendido pelas novas embarcações foi proporcionalmente maior do que o despendido por aquisição de embarcações que já existiam na atividade, sendo que no cômputo geral o valor patrimonial das embarcações de pesca artesanal local registadas na Capitania do Porto de Lisboa ascendia a 156.497\$30, do qual 66.562\$30 era referente às novas construções e 89.935\$00 às construções provenientes de outras atividades (Cf. Apêndice I.108.).

Em média cada embarcação tipo “nova construção” tinha 1,52 t de tonelagem bruta, tendo a mais pequena 0,37 t e a maior 1,04 t, e cada embarcação “proveniente de outras atividades” tinha em

média 2,69 t, tendo a mais pequena 0,28 t e a maior 2,89 t, e no cômputo geral a tonelagem média foi de 3,26 t, como se observa nos gráficos seguintes (Cf. Apêndice I.108.).

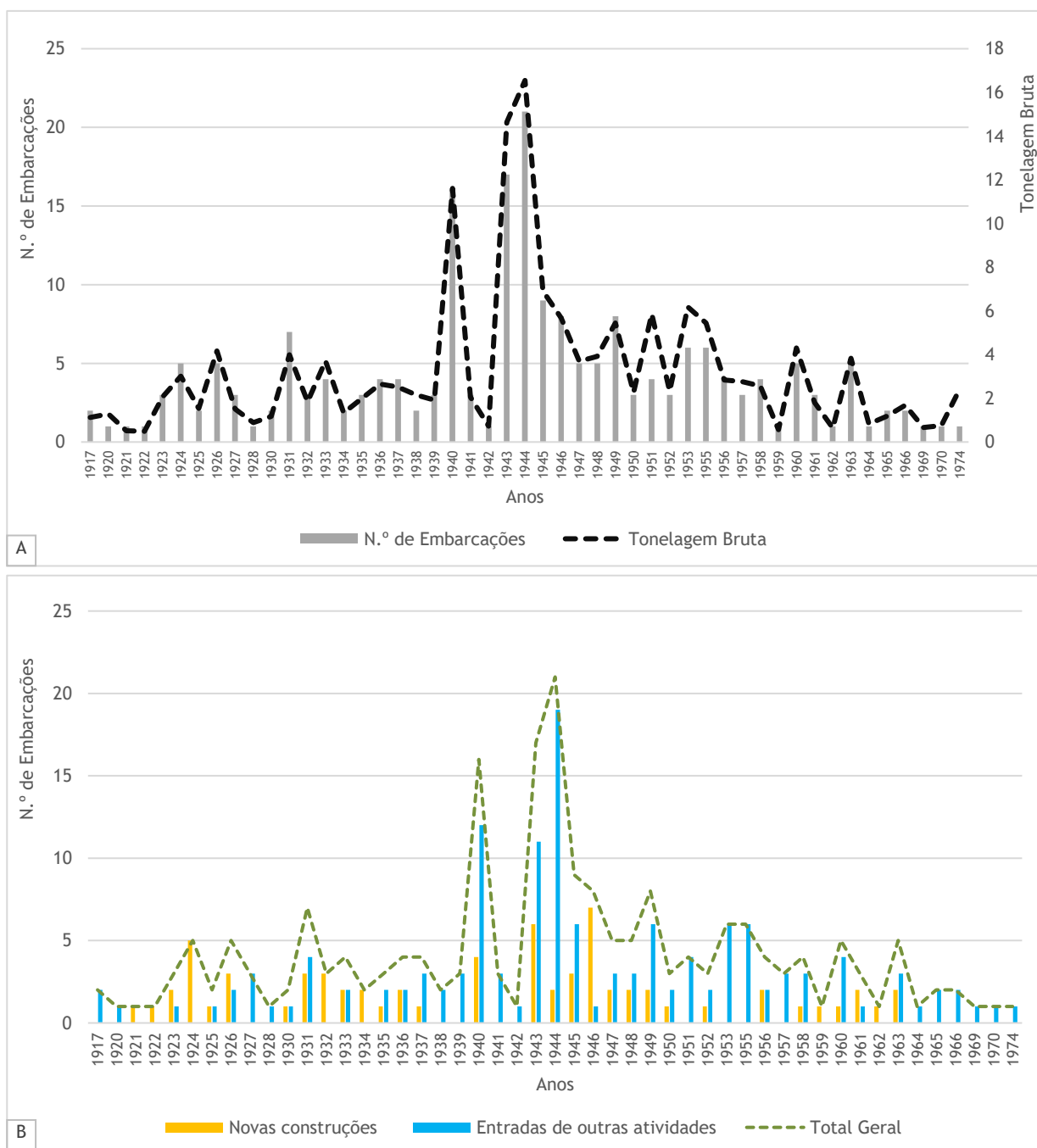


GRÁFICO 30 | A - Número de embarcações registadas (ou com registo alterado) na Capitania do Porto de Lisboa para a pesca artesanal local, e respetiva tonelagem bruta, por anos, desde a publicação do Decreto-lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, e até 31 de dezembro de 1974. B - Proveniência dessas embarcações, distinguindo e comparando entre o número de embarcações “entradas de outras atividades” e o número de embarcações construídas de novo “novas construções”, por anos, para o mesmo período, e com a indicação do total geral.

Fontes: Cf. Apêndice I.107 (página final deste Apêndice). O pormenor do gráfico B consta no Apêndice I.108.

Nota: Foi necessário fazer a interpretação e contagem a partir de livros manuscritos, alguns dos quais estão bastante degradados, e não poucas vezes encontrámos incongruências, informação impercetível e várias situações inconclusivas, que tentámos ultrapassar. Por se tratar de um levantamento com muitos condicionamentos, e por considerarmos que outro investigador provavelmente chega a outro resultado com base nos mesmos documentos, optámos por apresentar os dados estatísticos pormenorizados e outra informação complementar no Apêndice I.107., para permitir a sua replicação. No Apêndice I.108., construído a partir dos dados globais que constam do Apêndice I.107., são apresentados os dados individualizados da proveniência das embarcações, e respetiva tonelagem e valor patrimonial. Só foram apresentados os anos para os quais havia dados.

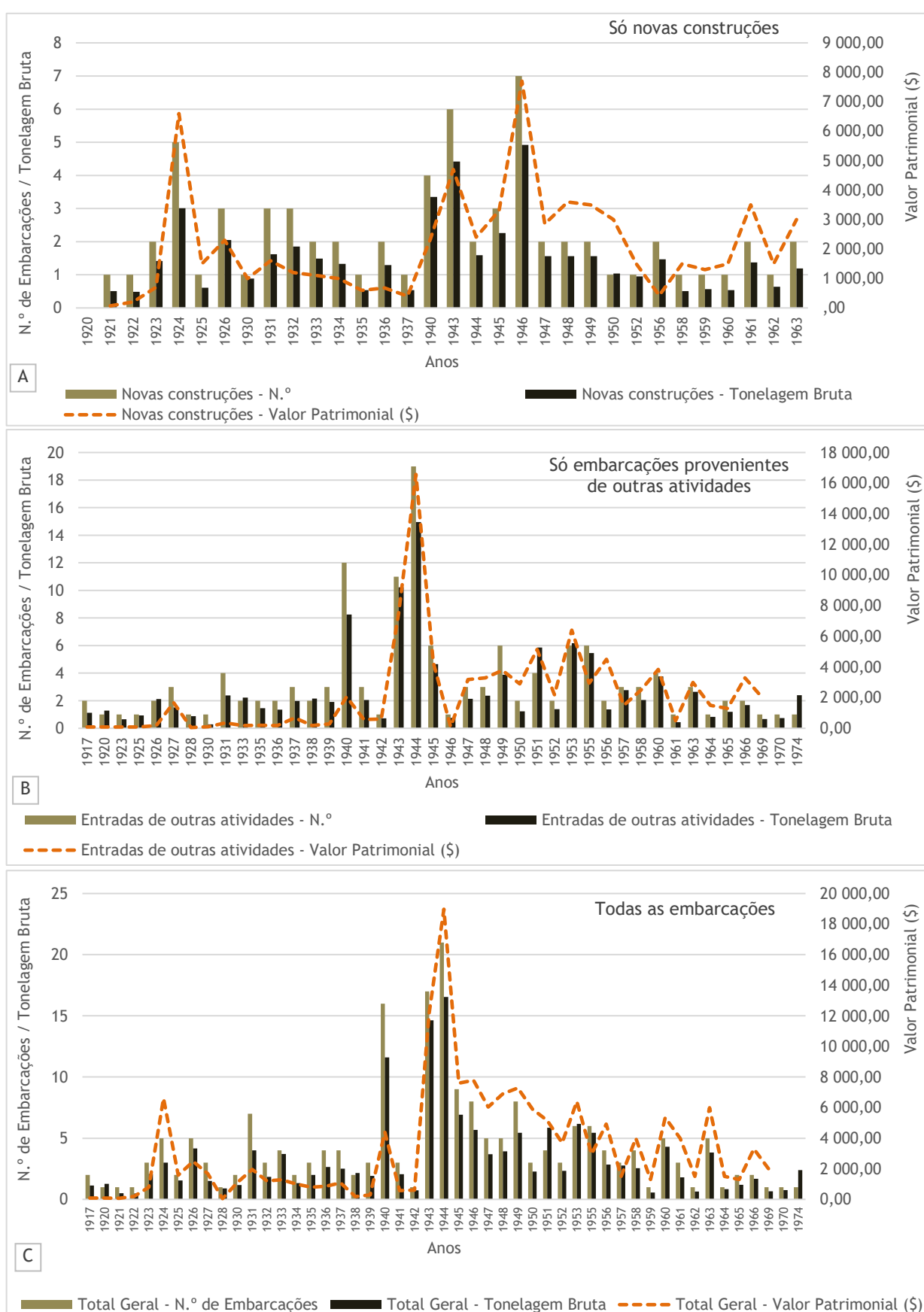


GRÁFICO 31 | A - Número de “novas construções”, tonelagem bruta e valor patrimonial. B - Número de embarcações “entradas de outras atividades”, tonelagem bruta e valor patrimonial. C - Total geral de embarcações, tonelagem bruta e valor patrimonial. Embarcações registadas na Capitania do Porto de Lisboa para a pesca artesanal local, por anos, desde a publicação do Decreto-lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, e até 31 de dezembro de 1974.

Fontes: Cf. Apêndice I.107 e Apêndice I.108. **Notas:** Nestes gráficos pormenoriza-se os dados anteriores, e acrescenta-se o valor patrimonial, e continuam a existir os receios referidos. Só foram apresentados os anos para os quais havia dados.

Os naufrágios eram o que de mais aterrorizador podia atingir os pescadores e seus familiares, e representava um problema mais impactante nas pescas costeiras e longínqua do que na pesca local, por ser menor a exposição ao perigo. Como já referimos, a profissão de pescador é de risco elevado e nos tempos antigos estava repleta de insegurança, o que era dramático na vida dos pescadores e inquietante para os seus familiares, não só porque condicionava a obtenção de ganhos fundamentais para a sua sobrevivência e dos seus familiares (os pescadores estavam, a todo o momento, muitos dependentes do trabalho do mar, e arriscavam mesmo quando as condições de segurança o não recomendavam), como fazia surgir o espectro da morte (nos casos de naufrágio, mesmo que sem mortes) (Nunes, 1999, p. 287).

A maior parte dos naufrágios que envolveram embarcações registadas no porto de Lisboa resultaram em perda total e, algumas vezes, em muitos óbitos. Das 34 embarcações a operarem na pesca e registadas no Porto de Lisboa e que naufragaram entre 1938/69, somente duas não tiveram perda total. O primeiro dos casos aconteceu em 1939, com uma embarcação de 62,080 de tonelagem, e não teve vítimas. Importa referir que neste ano naufragaram outras três embarcações que tiveram perda total, com uma tonelagem bruta global de 437,100, sendo positivo o facto de se terem salvado todos os 92 tripulantes. O segundo caso aconteceu no ano seguinte, com uma pequena embarcação de 1,5 toneladas, provavelmente da pesca local de águas interiores do rio Tejo, e foi trágico porque pereceu um dos três tripulantes.

Em consequência do ciclone de 15 de fevereiro de 1941, e de acordo com o apuramento geral das embarcações avariadas realizado pela Junta Central das Casas dos Pescadores em colaboração com a Comissão Nacional de Socorros às vítimas, em Lisboa foram danificadas quatro embarcações cujos estragos foram avaliados em 1.670\$00, valor esse que à data de 31 de dezembro de 1941 tinha sido integralmente pago aos respetivos proprietários, a saber: José António Marques, David Maria Oliveira A. e Dionísio F. Caseira (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 8; Ano IV, n.º 39, 1942, p. 9), e que lhes permitiu a aquisição de novas embarcações.

Em março de 1950 o navio de pesca “Estrela Azul”, propriedade da empresa Estrela d’Alva, de Lisboa, encalhou na costa marroquina. A embarcação perdeu-se, mas os 14 tripulantes salvaram-se (eram todos algarvios e por isso não aparecem incluídos nos gráficos seguintes). A exceção do caso é que junto com os tripulantes salvou-se um dos cães de bordo, o “Loloi”, e teve de ser “escondido” num saco para poder ser transportado junto com os náufragos num pacote inglês (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 135, 1950, p. 32). Esta particularidade de os pescadores portugueses levarem cães a bordo não era aceite pelos ingleses, e era raro estes animais se salvarem em caso de naufrágio.

O momento mais crítico, do ponto de vista da perda da vida humana, aconteceu nos anos de 1954/55. No primeiro ano naufragou uma embarcação de 227 toneladas que teve perda total e levou para o fundo do mar 16 tripulantes (tendo-se salvado somente dois). No ano seguinte naufragou outra embarcação de grande porte nas águas longínquas, com 276 toneladas, que teve perda total e atirou 22 tripulantes para o fundo do mar, fazendo deste o acidente mais doloroso. Estas duas embarcações da pesca longínqua estavam registadas no Porto de Lisboa, e por isso foram estatisticamente aqui integradas.

Há ainda a referir as inúmeras operações de salvamento a embarcações de pesca em perigo na zona do estuário do Tejo que, por não constituírem uma situação de naufrágio, não foram considerados nos gráficos seguintes. Por exemplo, a 13 de junho de 1956, o salva-vidas Patrão Lopes rebocou uma embarcação que estava em perigo fora da barra bem como o seu único tripulante, e no dia seguinte a vedeta Patrão Quirino Lopes, de Alhandra, socorreu uma embarcação com dois homens que estava em dificuldades a sul de Paço de Arcos (Jornal do Pescador, Ano XVIII, n.º 211, 1956, p. 45). Pouco depois, a 8 de agosto de 1956, o salva-vidas Patrão Lopes salvou uma pequena embarcação de pesca encalhada nos baixios do Bugio, com três tripulantes, e rebocou-a para recuperação. Poucos dias depois, a 19 de agosto, safou outro barco encalhado no mesmo local e os oito homens a bordo (Jornal do Pescador, Ano XVIII, n.º 215, 1956, p. 53).

No ano de 1958 só o salva-vidas Patrão Joaquim Lopes de Paço de Arcos realizou seis operações de salvamento no Tejo. Em 15 de julho de 1959, o mesmo salva-vidas capitaneado pelo Patrão José André dos Santos safou uma embarcação que estava em perigo nos baixios do Bugio, com 22 tripulantes, e rebocou-a para arranjo. Em junho de 1960, quando o barco “Angol” propriedade da Companhia Portuguesa de Pesca saía para a pesca tripulado por mais de 20 homens, encalhou nas proximidades de São Julião da Barra. O sinistro resultou da violência da rebentação, e a embarcação adornou causando o pânico na tripulação. No entanto, a rápida assistência do salva-vidas “Nossa Senhora da Conceição”

de Paço de Arcos, capitaneado pelo Patrão José André dos Santos, salvou a situação.¹⁵⁹ Após algumas manobras o barco conseguiu endireitar-se e voltou de novo a navegar em boas condições (Jornal do Pescador, Ano XXI, n.º 244, 1959, p. 53; Ano XXI, n.º 250, 1959, p. 36; Ano XXII, n.º 257, 1960, p. 21).

Em resumo, entre 1938/69 naufragaram 34 embarcações registadas no Porto de Lisboa, salvaram-se duas com uma tonelagem global de 63,58 e perderam-se 32 com uma tonelagem global de 4.415,53 t, tendo-se salvado 417 tripulantes e perecido 39. Para além destes dados, há ainda a referir que em 1967 existe um naufrágio com uma embarcação registada no Porto de Lisboa, mas não se sabe se a embarcação se salvou ou se se perdeu, ou se teve perdas humanas (Ministério da Marinha, 1970a, p. 97).

A seguir apresenta-se a informação gráfica de construção de novas embarcações e naufrágios para Lisboa no período entre 1938/69.

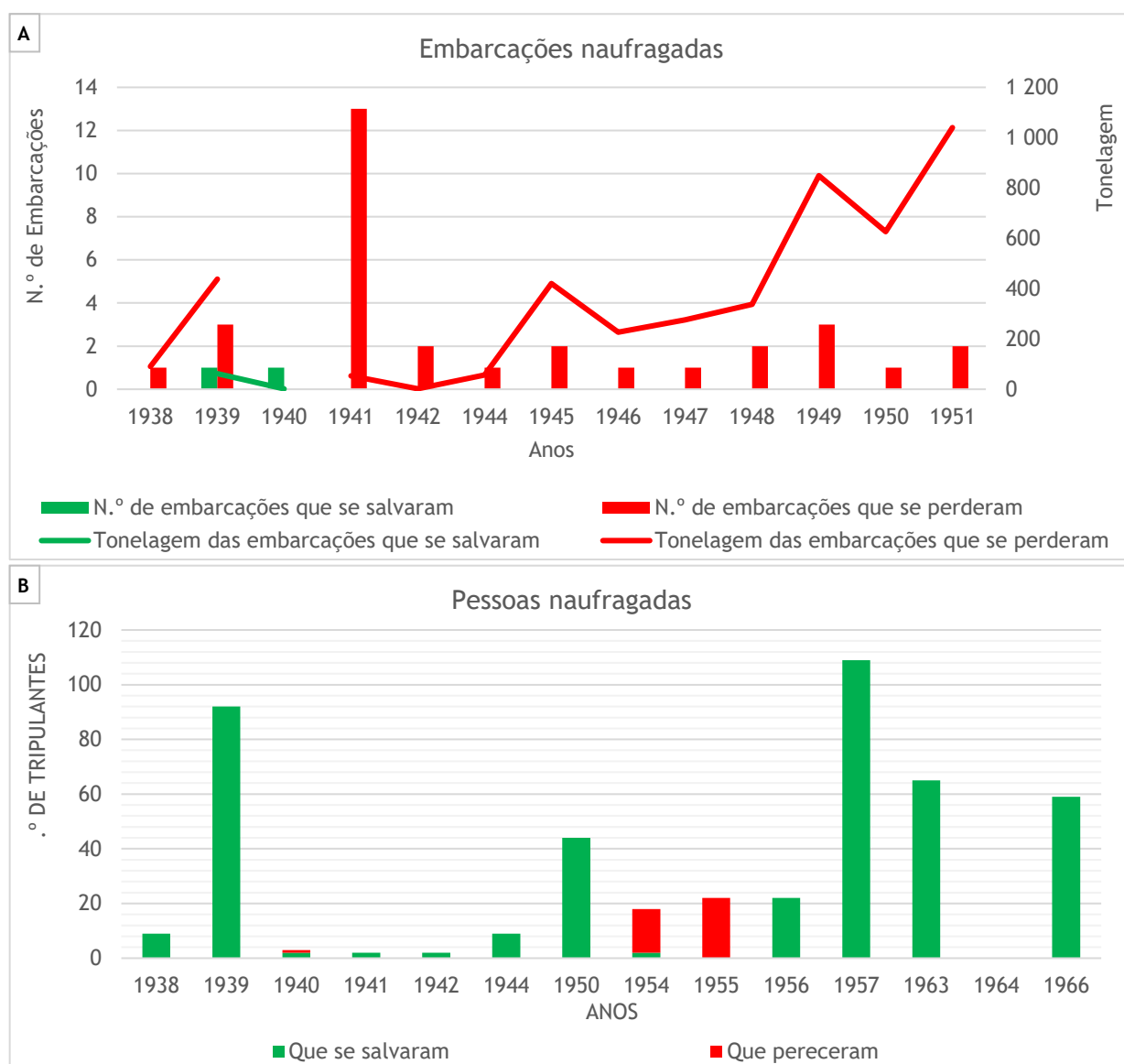


GRÁFICO 32 | Capitania do Porto de Lisboa entre 1938 e 1969. A - Número de embarcações de pesca que naufragaram, e respetiva tonelagem, evidenciando as que foram recuperadas e as que se perderam. B - Número de tripulantes que naufragaram, evidenciando os resgatados com vida e sem vida.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 57; 1940b, p. 57; 1941, p. 59; 1942, p. 65; 1943, p. 69; 1946, p. 69; 1955, p. 51; 1957d, p. 57; 1957e, p. 57; 1958a, p. 57; 1958b, p. 57; 1964, p. 67; 1968, p. 95.

Nota: Só foram apresentados os anos para os quais existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta no Apêndice I.61.

¹⁵⁹ Trata-se do primeiro salva-vidas bimotor do Instituto de Socorros a Náufragos. Esta nova unidade em atividade no Tejo, que reforçava bastante a segurança dos marítimos do Tejo, teve a cerimónia do bota-abixo em Paço de Arcos em 8 de dezembro de 1958 (Jornal do Pescador, Ano XX, n.º 240, 1959, p. 34).

Consubstanciando os dados das estatísticas oficiais das pescas publicadas pelo Ministério da Marinha, atrás apresentados, com os registos de embarcações de pesca local existentes na Capitania do Porto de Lisboa, verificamos que no estuário do Tejo aconteceram vários sinistros durante este período, a seguir listados:

Em 12/04/1947, o registo da embarcação n.º LX-114-L denominada “Maria Freire”, com 4,05 m de comprimento, 1,6 m de boca, 0,54 m de pontal, e 0,85 t de tonelagem bruta, foi cancelado porque a embarcação foi desmantelada por efeitos de um temporal (AHM, Livro 24 de Registo de Propriedade de Tráfego Local e Pesca Local, de 23/04/1932 a 22/06/1940 [registos extremos: L-1847-TL e L-2566-TL], fl. 386).

Uma embarcação que entrou de novo na pesca, mandada construir por José Rodrigues, por sua conta e ordem, a Henrique Batista dos Santos, por mil e duzentos escudos, e registada na Capitania do Porto de Lisboa em 19/12/1940, sob o n.º L-2587-F e a denominação “Judite”, que podia operar com um mínimo de um tripulante, cujo registo foi alterado na sequência do Decreto-Lei n.º 34:532, de 25 de abril de 1945, e passou ao n.º LX-64-L mantendo a denominação, o registo foi cancelado em 27/06/1951 por a embarcação se ter afundado como consta da participação do proprietário (CPL, Livro 25 de Registo de Propriedade de Tráfego Local e Pesca Local, de 24/06/1940 a 30/05/1945 [registos extremos: L-2302-TL e L-505-TL], fl. 27v).

Embarcação denominada “Maria Augusta”, registada sob o n.º LX-150-L, com 4 m de comprimento, 1,40 m de boca, 0,50 m de pontal, e 0,75 t de tonelagem bruta, que em 16/03/1949 veio transferida do recreio da Seção de Desporto Náutico da Brigada Naval, onde estava registada com a mesma denominação sob o n.º 23, afundou no rio Tejo tendo seu registo sido cancelado em 27/12/1955, conforme comunicação da Polícia Marítima (CPL, Livro 1 de Registo de Embarcações Pesca Local [registo de propriedade], de 04/07/1945 a 19/01/1995 [registos extremos: LX-1-L e LX-306-L], fl. 49).

Embarcação denominada “Santinha”, registo n.º LX-13-L, registada em 11/05/1956 a favor de Teotónio Lázaro Diogo, com 3,95 m de comprimento, 1,50 m de boca, 0,55 m de pontal, e 0,81 t de tonelagem bruta, avaliada em setecentos escudos, o registo foi cancelado em 25/08/1960 por a embarcação ter afundado no rio Tejo (CPL, Livro 1 de Registo de Embarcações Pesca Local [registo de propriedade], de 04/07/1945 a 19/01/1995 [registos extremos: LX-1-L e LX-306-L], fl. 127).

Embarcação LX-154-L, denominada “Menau”, com 3,15 m de comprimento, 1,45 m de boca, 0,59 m de pontal, e 0,67 t de tonelagem bruta, que em 28/02/1961 foi registada na Capitania do Porto de Lisboa a favor de Manuel Joaquim Menau, pelo valor de trezentos escudos, o registo foi cancelado em 09/03/1966 por a embarcação ter afundado na eclusa da Doca de Alcântara (CPL, Livro 1 de Registo de Embarcações Pesca Local [registo de propriedade], de 04/07/1945 a 19/01/1995 [registos extremos: LX-1-L e LX-306-L], fl. 161).

Em 1973, um forte vendaval assolou a praia de Algés, e pelo menos a embarcação n.º LX-89-L denominada “Albertina”, com 3,29 m de comprimento, 1,38 m de boca, 0,4 m de pontal e 0,48 t de tonelagem bruta, que aí estava encalhada, teve perda total, tendo o registo sido cancelado em 24/03/1973 (AHM, Livro 24 de Registo de Propriedade de Tráfego Local e Pesca Local, de 23/04/1932 a 22/06/1940 [registos extremos: L-1847-TL e L-2566-TL], fl. 272).

Embarcação LX-144-L, denominada “Maria Gabriela”, com 4 m de comprimento, 1,40 m de boca, 0,55 m de pontal, e 0,77 t de tonelagem bruta, que em 30/03/1949 foi registada na Capitania do Porto de Lisboa a favor de Anicato da Cunha e Piciliana de Oliveira, pelo valor de 1.900 escudos, de propulsão a vela e remos para a pesca local, o registo foi cancelado em 08/04/1975, porque a embarcação desapareceu durante um temporal há mais de 20 anos, conforme declaração do proprietário (CPL, Livro 1 de Registo de Embarcações Pesca Local [registo de propriedade], de 04/07/1945 a 19/01/1995 [registos extremos: LX-1-L e LX-306-L], fl. 52).

Embarcação LX-133-L, denominada “Berta”, com 3,72 m de comprimento, 1,46 m de boca, 0,52 m de pontal, e 0,71 t de tonelagem bruta, que em 26/01/1950 foi registada na Capitania do Porto de Lisboa a favor de João Valério de Figueiredo, pelo valor de trezentos escudos, de propulsão a vela e remos para a pesca local, o registo foi cancelado em 24/04/1984, com a indicação de que a embarcação se tinha destruído há muitos anos (antes do 25 de Abril de 1974), conforme declaração do filho do proprietário (CPL, Livro 1 de Registo de Embarcações Pesca Local [registo de propriedade], de 04/07/1945 a 19/01/1995 [registos extremos: LX-1-L e LX-306-L], fl. 63).

Durante este período também ocorreram sinistros no rio Tejo com embarcações que aqui operavam, mas que estavam registadas em outros portos. Em novembro de 1947, perto do Cais da Ribeira, uma embarcação costeira (tipo buque) registada sob o n.º S-883-C em Sesimbra foi abalroada pelo vapor de pesca “Massarelos” da praça do Porto, tendo ficado bastante danificada. Ocorreu prejuízo

com a carga de peixe, mas não foram registados mortos nem feridos, o que é de saudar. A pronta ação dos mestres das duas embarcações evitou uma desgraça de maiores dimensões (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 107, 1947, p. 17). No verão era normal haver embarcações de Setúbal a atuar na barra do Tejo nas proximidades de Paço de Arcos, e em agosto de 1954 uma grande nortada surpreendeu duas dessas embarcações, a Maria Clementina, com um tripulante, e a Zulmira, com dois tripulantes, que começaram a meter água e a embarcação Zulmira afundou. Por via da pronta e eficaz ação dos homens do salva-vidas de Paço de Arcos, os três pescadores foram salvos e a embarcação Maria Clementina foi rebocada para ser recuperada. No dia 2 de outubro de 1955, uma traineira da praça de Portimão, denominada de “Praia de Vau”, encalhou no final da tarde em frente à praia da Parede. Foi socorrida pelo salva-vidas “Patrão Joaquim Lopes” e pelos bombeiros da Parede e de Paço de Arcos, e pela lancha “Rana”, que a rebocou para a doca do Bom Sucesso para ser reparada (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 187, 1954, p. 35; Ano XVII, n.º 202, 1955, p. 37). Por as primeiras embarcações estarem registadas em Setúbal, e a última em Portimão, não foram contabilizadas nos mapas de embarcações naufragadas de Lisboa.

Ainda que dos gráficos anteriores não conste qualquer embarcação naufragada no ano de 1965, sabemos que ocorreram dois abaloamentos com embarcações registadas no Porto de Lisboa (Jornal do Pescador, Ano XXVIII, n.º 331, 1966, p. 33). Um destes ocorreu nos pesqueiros da Península do Labrador, local onde o arrastão “João Álvares Fagundes”, registado no porto de Lisboa, onde foi construído em 1945, e de casco de aço, com uma tonelagem de 1.270,33 toneladas brutas e 656,81 toneladas líquidas, com 71,45 m de comprimento e 11,03 m de boca e 5 m de pontal, e com capacidade para 18.208 quintais, foi abalroado pelo arrastão islandês “Narfi”, afundando-se rapidamente. Os 15 tripulantes e os 53 pescadores a bordo, de diversa origem geográfica, foram distribuídos por quatro arrastões nacionais que estavam nas proximidades, com exceção de um tripulante natural de Ílhavo, com 50 anos, que faleceu. Do arrastão islandês não veio qualquer ajuda à tripulação portuguesa apesar do drama vivido, e estava a cerca de 30 metros a observar o barco português já todo mergulhado de proa e só com a popa no ar. Como era comum acontecer nos navios que armavam na praça de Lisboa e que andavam à pesca nas águas longínquas, a tripulação era maioritariamente constituída por elementos da região de Lisboa, e a companhia era maioritariamente constituída por pescadores de Ílhavo, Murtosa, Buarcos, Gafanha da Nazaré, Póvoa de Varzim, Nazaré, Mira e Fuseta (e de outras comunidades piscatórias algarvias). Neste caso em concreto, dos 15 tripulantes só quatro não eram de Lisboa (o 2º maquinista era de Viana do Castelo, os dois ajudantes de maquinista eram da Murtosa e da Gafanha da Nazaré, e o eletricista era da Nazaré), e dos 53 pescadores apenas dois eram de Vila Franca de Xira (um rendeiro e um verde-pescador), um de Salvaterra de Magos (um rendeiro), um de Almada (um escalador AEP), um da Costa da Caparica (um escalador), e um de Cascais (um rendeiro) (Jornal do Pescador, Ano XXVII, n.º 315, 1965, p. 43-45; Ano XXVII, n.º 316, 1965, p. 27-30). Também não incluído nos gráficos anteriores, no dia 22 de janeiro de 1966 o arrastão Santa Mafalda encalhou junto ao forte de São Julião da Barra, e apesar das tentativas para o desencalhar viria a perder-se na totalidade, tendo a força do mar transformado a embarcação em pedaços de ferro para a sucata (Jornal do Pescador, Ano XXVII, n.º 326, 1966, p. 33-34).

Importa salientar que, contrariamente ao que se verifica na pesca local, nas pescas costeira e longínqua a perda de vida humana no desenvolvimento de atividades marítimas (pesca) não foi sempre consequência de naufrágios. Na manutenção dos grandes navios pesqueiros no estuário do Tejo, onde laboravam operários locais, algumas vezes aconteceram fatalidades. Em 9 de junho de 1970 morreram cinco operários quando estavam a proceder a trabalhos de beneficiação do arrastão bacalhoeiro “Luís Ferreira de Carvalho” propriedade da Sociedade dos Armadores da Pesca do Arrasto no cais do Ginjal, devido a avaria numa válvula que originou uma fuga de gás natural. Era um dos mais modernos arrastões da pesca do bacalhau, o que mostra que as tragédias no Tejo também aconteceram não só com naufrágios, ainda que no segmento da pesca local fossem mais sentidos (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 390, 1971, p. 29).

Importa referir que a II Guerra Mundial também contribuiu para aumentar o número de naufrágios, nomeadamente de embarcações de Lisboa, tendo sido vários os navios afundados pelas autoritárias forças do Eixo capitaneadas pelas forças armadas alemãs. Ainda que não tenha afetado diretamente o estuário do Tejo e zona de entrecabos, a guerra provocou a imobilização e destruição de algumas embarcações de pesca. Só em 1942 foram afundadas três embarcações: o vapor de arrasto “Cabo de São Vicente”, a cerca de 20 milhas a noroeste do Cabo da Roca, e dois lugres com motor da pesca de bacalhau por submarinos no Atlântico Norte, o “Deláís” com 415,46 toneladas de arqueação e o “Maria da Glória” com 320,16 toneladas de arqueação, sendo que a destruição deste último ceifou

a vida a 36 tripulantes (só se salvaram 8) (Ministério da Marinha, 1943, p. 69; 1966a, p. 384).¹⁶⁰ Depois foram afundados os bacalhoeiros “Exportador I” e o “Exportador II”.¹⁶¹ No total foram sete as embarcações de pesca apanhadas no fogo cruzado da guerra apesar de Portugal ser um país neutro, e do conjunto global das embarcações de pesca e de comércio afundadas (12 no total) pereceram 126 homens, muitos das margens do Tejo (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 188, 1954, p. 13-16). O esforço de marinheiros e pescadores portugueses durante a II Grande Guerra para pescarem o alimento necessário ao abastecimento do país foi comemorado e teve cerimónia de entrega e medalhas aos sobreviventes que aconteceu em setembro de 1954 (Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 188, 1954, p. 13).

¹⁶⁰ A recente proposta de instituição do Dia Nacional do Bacalhau a 5 de junho deve-se ao facto de ter sido nesse dia e mês do ano de 1942 que o lugre bacalhoeiro Maria da Glória foi torpedeado por um submarino alemão quando navegava para a Gronelândia, tendo perecido 36 tripulantes.

¹⁶¹ O navio “Exportador II” saiu de Lisboa no dia 14 de outubro de 1954 em direção aos pesqueiros de Cabo Branco e Cabo Judi, mas no dia 31 do mesmo mês deixou de estabelecer contacto, e ficou desaparecido. A Capitania do Porto de Lisboa fez os possíveis para encontrar o barco e os tripulantes, mas o tempo foi passando e a esperança perdeu-se. Sobre esta tragédia consultar o Jornal do Pescador, Ano XVI, n.º 191, 1954, p. 29-30.



FIGURA 41 | Vista aérea de Paço de Arcos e Caxias, onde é possível ver as embarcações de pesca espalhadas por toda a orla ribeirinha.

Fonte: Centro de Documentação e Informação da APL, S.A. (Ref.^a 9-99-798).

Provérbio que os marítimos deveriam seguir:

“Existem sempre três verdades, a minha, a sua e a verdadeira”.

Era um passo enorme para acabar com o individualismo egoísta que reina no Tejo.

III.1.15.7. Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira: pescadores, embarcações, artes de pesca, capturas e vendas de espécies de águas marítimas e de águas salobras.

Neste período acentuou-se a tendência expansionista iniciada durante a Primeira República, impulsionada pela onda modernizadora que galvanizava a indústria no pós-guerra e pela forte subsídio estatal, ainda que, diga-se, com contornos diferentes nas várias comunidades piscatórias, e tendo como limite o ano de 1965, uma vez que o declínio dos desembarques, que significou o declínio da atividade e do setor, foi transversal a todo o território nacional.

III.1.15.7.1. Delegação Marítima da Trafaria: embarcações e pescadores.

A Delegação Marítima da Trafaria, pela sua localização na foz do rio Tejo, sempre foi procurada para registo de pequenas embarcações que operavam na pesca local dentro do rio e na zona de entrecabos, e para registo de embarcações de maior porte que operavam ao longo das costas nacionais. Como vimos anteriormente, as estatísticas oficiais não dão detalhe sobre as zonas de pesca dessas embarcações, mas as suas características, nomeadamente a dimensão e capacidade, oferecem algumas pistas sobre as áreas de operação.

Até 1937 observa-se uma tendência de estagnação no número de registos de novas embarcações a vela e remos e um decréscimo acentuado da sua tonelagem, e um aumento do número de embarcações motorizadas e da sua arqueação, a partir de 1938 revela um crescimento exponencial do número de embarcações a vela e remos até às 5 toneladas de arqueação, muitas das quais com características próprias para a pesca local, bem como o número de embarcações a motor mecânico até às 25 toneladas, em especial entre as 5,1 e as 25 toneladas. Em 1945, eram 265 as embarcações de pesca local com registo ativo na Delegação Marítima da Trafaria, que tanto pescavam em águas marítimas como na zona rio Tejo, mas nem todas estavam a operar, o que sabemos porque foi o número que resultou da reformulação dos registos das embarcações.

Quando em 1965 começa a nível nacional o declínio progressivo do valor de desembarques, consequência de erros de gestão pesqueira anteriores, toda a Capitania de Lisboa é densamente afetada, especialmente as comunidades onde operavam as maiores embarcações. A Trafaria, em menos de quatro anos, até 1969, viu reduzir as suas embarcações de propulsão mecânica de 5,1 a 25 toneladas em 48%, e viu reduzir em 53% a sua tonelagem global, sendo que esta era a sua principal frota. Neste mesmo período perdeu uma embarcação de propulsão mecânica com capacidade de 32 toneladas de arqueação, só ficando aqui registada uma outra embarcação semelhante, a última de grande porte. As grandes embarcações foram substituídas por embarcações também motorizadas, mas com menos tonelagem, havendo a salientar o aumento em cerca de 45% do número de embarcações com motor mecânico até às 5 toneladas, e na mesma proporção a sua tonelagem global, como se observa no gráfico seguinte. O número de novas embarcações foi significativamente inferior ao número de embarcações que foram inativadas (abatidas), mas ainda assim foi importante para dinamizar o emprego.

Por via do processo de renovação e modernização da frota nacional, em 1955 deixou de haver embarcações de propulsão a vela ou remos com mais de 5 toneladas registadas na Trafaria, e entre 1965 e 1969 a frota das embarcações a vela ou remos até às 5 toneladas, principal deste segmento, decresceu 21%, sendo que em tonelagem global decresceu 43%.

Em 1969 estavam registadas na Delegação Marítima da Trafaria 335 embarcações a vela ou remos com uma tonelagem global de 391 toneladas, o que em média dava 1,17 toneladas por embarcação, e 39 embarcações com motor mecânico com uma tonelagem global de 292 toneladas, o que em média dava 7,49 toneladas por embarcação (Ministério da Marinha, 1971, p. 92-9). Em resumo, este período termina sem que existam embarcações de motor mecânico com mais de 100 toneladas na Trafaria, e em ascensão o número de embarcações de motor mecânico até 5 toneladas, o que mostra o declínio da atividade pesqueira realizada na Trafaria neste período.

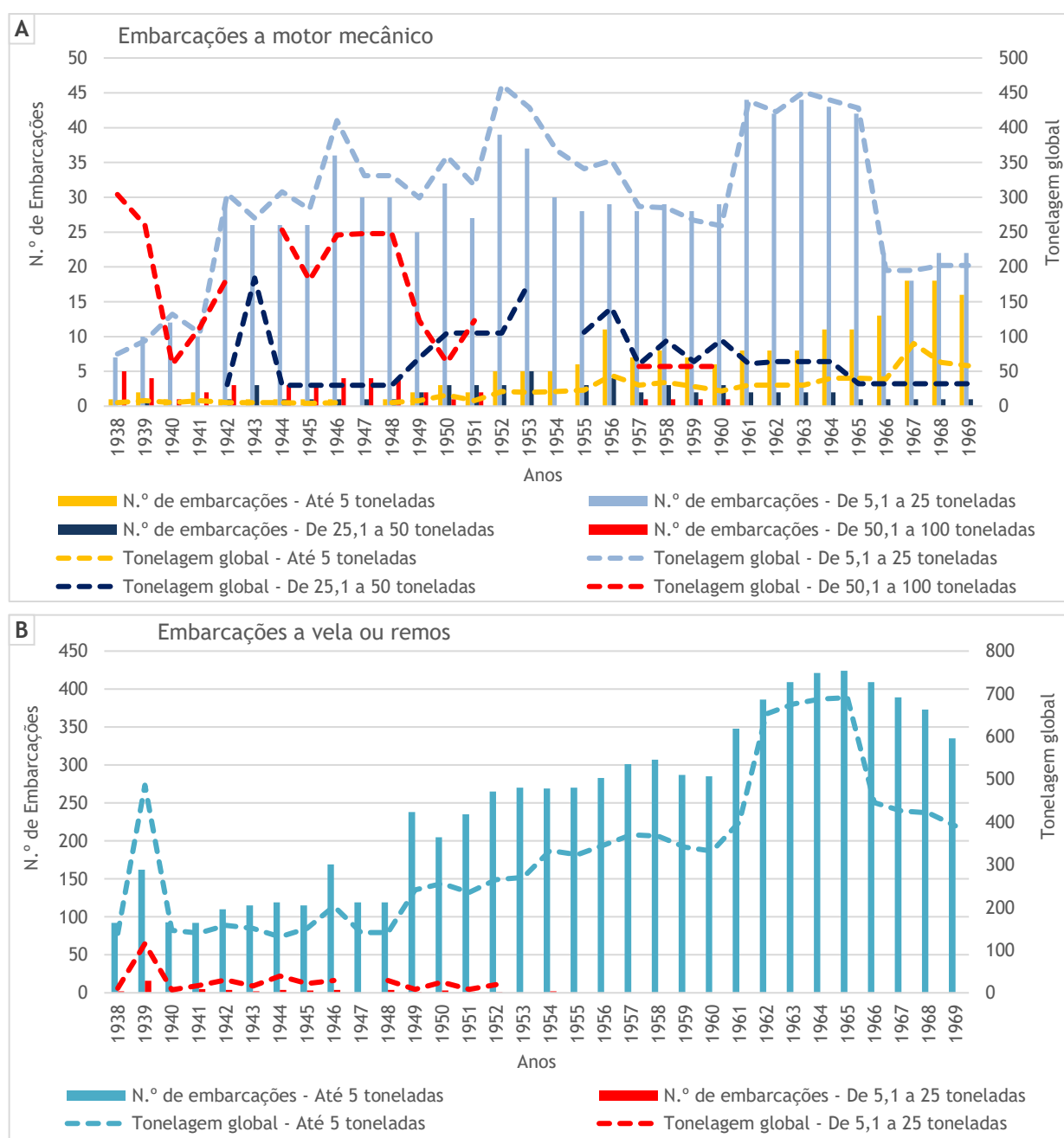


GRÁFICO 33 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e mecânica, e respetiva tonelagem, afetas à pesca e em operação no espaço de jurisdição da Delegação Marítima da Trafaria, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: Nos dois gráficos acima indicámos a quantidade e tonelagem das embarcações registadas na Trafaria e que num determinado dia estavam em atividade (não engloba, portanto, as que não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.62.

O número de pescadores inscritos na Delegação Marítima da Trafaria, e efetivamente em atividade, manteve-se em linha com o que vinha do antecedente, inclusive nas oscilações. O facto de no ano de 1955 ter deixado de existir registos de embarcações de propulsão a vela ou remos com mais de 5 toneladas na Trafaria não afetou a evolução do número de pescadores inscritos, muito pelo contrário, uma vez que o número até aumentou no caso dos pescadores maiores de idade nos cinco anos seguintes. Para este aumento terá contribuído a mão-de-obra necessária para tripular as novas embarcações com motor mecânico de até 5 toneladas, número que passou de cinco embarcações no

ano de 1954 para 16 no ano de 1969. O número de pescadores inscritos menores de idade decresceu acentuadamente no ano de 1955, após o fim das embarcações de propulsão a vela ou remos com mais de 5 toneladas, o que poderá significar que era nestas embarcações que os profissionais mais jovens se empregavam.

O gráfico seguinte dá conta do referido e ainda mostra que a quebra nos desembarques registada em todo o continente após o ano de 1965, já referida, teve influência na Trafaria tanto no número de embarcações como no número de pescadores maiores de idade, pois decresceram ambos os registos, sendo a exceção o número de pescadores menores de idade, que tinham até 21 anos, grupo profissional que encontrou uma forma de sobressair neste período de ajustamento do setor. Entre 1965 e 1969, o número de pescadores menores de idade aumentou 34%, passando de 19 para 29 (Ministério da Marinha, 1967, p. 90-91; Ministério da Marinha, 1971, p. 92-93).

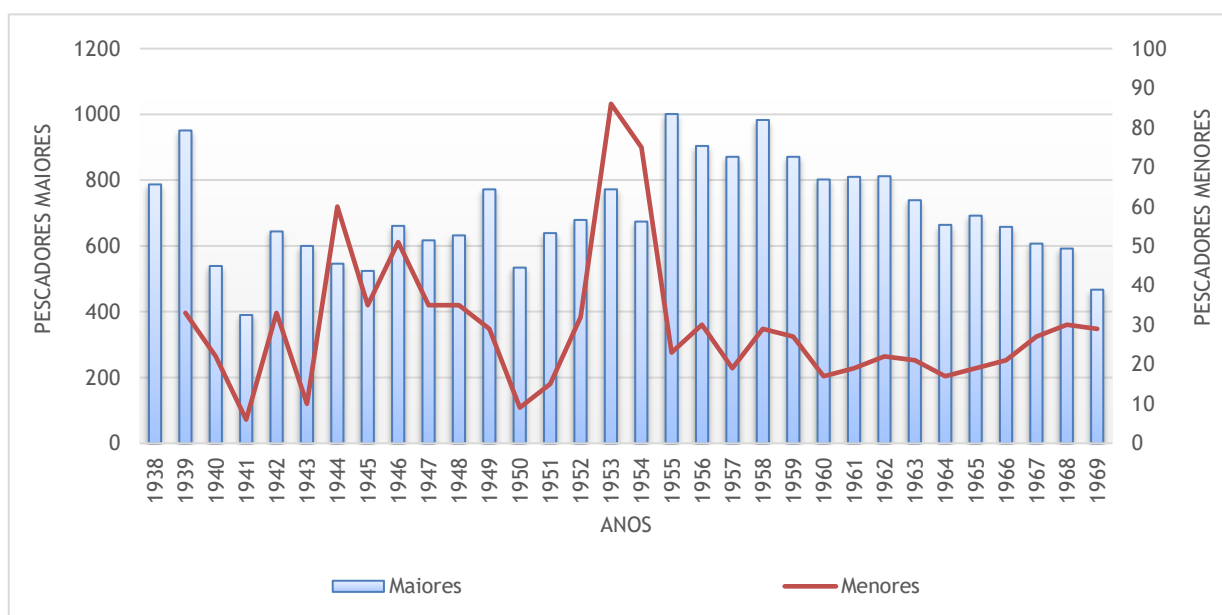


GRÁFICO 34 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos na Delegação Marítima da Trafaria e em efetiva atividade entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: No gráfico acima indicamos o número de pescadores maiores e menores de idade registados na Delegação Marítima da Trafaria e que num determinado dia estavam efetivamente em atividade (não engloba, portanto, os registados que nesse dia não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados dos pescadores inscritos não englobam os tripulantes que pudessem andar nas embarcações (que não pescadores inscritos) (Ministério da Marinha, 1961, p. 56-57). Entendia-se como “menores” os pescadores registados com menos de 21 anos, e como “maiores” os pescadores registados de 21 anos e mais, baliza de idade que vinha do antecedente (Ministério da Marinha, 1967, p. 90-91). Os dados de 1938 agregam os pescadores maiores e menores de idade, e devem ser considerados com reservas. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.63.

Os pescadores estavam matriculados em diversas artes, sendo as mais relevantes e representativas das suas ocupações: (i) os cercos americanos, principal arte em que os pescadores se matricularam até finais da década de 1940 (deixou de haver pescadores inscritos nesta arte no ano de 1952, inclusive); (ii) com o fim dos cercos americanos os pescadores optaram por se matricular nas traineiras por ser uma arte mais lucrativa, e por isso a partir de 1952 esta arte teve um aumento significativo do número de pescadores inscritos - inicialmente em traineiras pequenas, a partir de 1944 em traineiras grandes, entre 1944 e 1957 o número de pescadores matriculados nas traineiras grandes aumentou significativamente e de forma diametralmente oposta ao verificado nas traineiras pequenas, e a partir de 1958 os poucos pescadores que existiam estavam matriculados nas traineiras pequenas (em 1969 já só havia 21 pescadores matriculados em traineiras); (iii) em 1945, na fase da decadência dos cercos americanos, muitos pescadores aderem às artes alternativas designadas de “outras artes não específicas” com as quais realizavam capturas através de uma frota costeira polivalente. Em 1949

já havia 490 pescadores matriculados nestas artes, valor superior ao registado nesse ano em qualquer outra arte. A partir desse momento e até ao final do Estado Novo, enquanto as demais artes viam reduzir o número de pescadores inscritos, as artes não específicas aumentavam significativamente o número de pescadores matriculados; (iv) xávegas grandes e pequenas, sendo maior o número de pescadores matriculados em xávegas pequenas, arte mais comum nesta comunidade ao longo de todo o ano, havendo ainda assim pescadores matriculados em xávegas grandes, o que acontecia sobretudo no verão, quando era possível a sua laboração. Por exemplo, em 31 de julho de 1967 estavam 82 pescadores matriculados em xávegas, dos quais 40 em xávegas grandes e 42 em xávegas pequenas, e a 31 de dezembro, portanto, no inverno do mesmo ano, só estavam matriculados 73 pescadores em xávegas pequenas (Ministério da Marinha, 1970a, p. 92-95); (v) as sardinheiras, redes de emalhar com uma forma retangular muito alongada e na maior parte das vezes constituídas por três peças de rede (porfiadas uma às outras pelas testeiras, de modo a constituir um pano único), começaram a ser operadas na Trafaria em 1952 por 27 pescadores. A partir de 1954 houve uma maior adesão dos pescadores a esta arte de pesca, tendo nesse ano sido matriculados 160 pescadores, valor que subiu consideravelmente e assim se manteve até ao ano de 1965, estando nesse ano 210 pescadores matriculados nesta arte. Depois, observando a tendência global das pescarias nacionais, entrou em declínio, e em 1969 já só estavam 78 pescadores matriculados nesta arte; (vi) as redes da sacada, com larga tradição de utilização na Trafaria, registam um decréscimo acentuado do número de pescadores matriculados entre 1938 e 1946, e entre 1947 e 1949 não há sequer registo de pescadores matriculados nesta arte. A partir de 1950, com o aumento expressivo do número de pescadores matriculados, esta arte ganhou um novo fôlego, tendência que manteve até 1957. A partir de 1958 o número de pescadores matriculados nesta arte voltou a reduzir substancialmente, e no verão de 1962 é a última vez em que nos registos aparecem pescadores matriculados. Após um interregno de cinco anos, no verão de 1967 voltam a estar registados 78 pescadores nesta arte, mas dois anos mais tarde, no inverno de 1969, já só estavam matriculados nesta arte 37 pescadores; (vii) no anzol, uma arte passiva também com alguma tradição de utilização na Trafaria, eram poucos os pescadores matriculados entre 1941 e 1945, e menos ainda entre 1950 e 1955, estando ausentes em todos os demais anos, fazendo desta uma arte residual no período em análise; e (viii), os vapores de arrasto, uma arte absolutamente residual neste período, cujo interesse foi curto e manifestado apenas por 18 pescadores que se matricularam nesta arte entre 1943 e 1949.

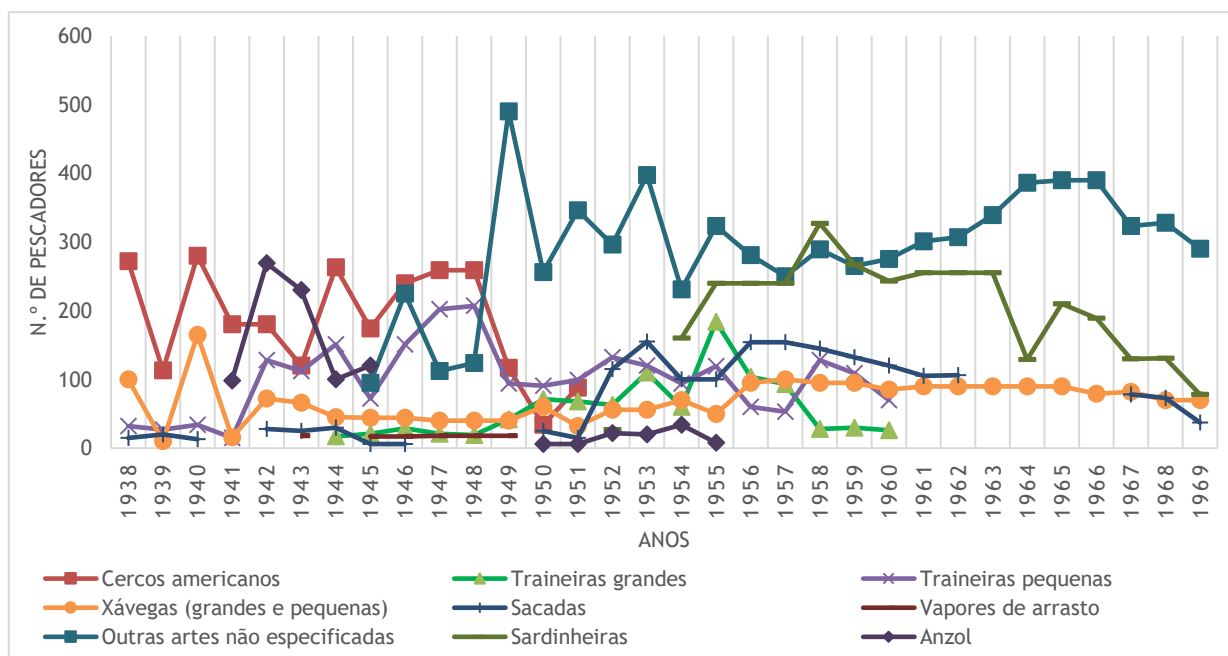


GRÁFICO 35 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes na Trafaria, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 15; 1940b, p. 13; 1941, p. 18; 1942, p. 62-63; 1943, p. 66-67; 1944, p. 64-65; 1946, p. 66-67; 1947, p. 70-71; 1949a, p. 44-45; 1949b, p. 44-45; 1950, p. 46-47; 1951, p. 46-47; 1955, p. 48-49; 1957a, p. 52-53; 1957b, p. 52-53; 1957c, p. 54-55; 1957d, p. 54-55; 1957e, p. 54-55; 1958a, p. 54-55; 1958b, p. 54-55; 1959, p. 54-55; 1960, p. 56-57; 1961, p. 60-61; 1962, p. 64-65; 1963, p. 62-63; 1964, p. 62-63; 1966b, p. 94-95; 1967, p. 96-97; 1968, p. 90-91; 1970a, p. 94-95; 1970b, p. 96-97; 1971, p. 94-95.

Notas: No gráfico acima indicamos o número de pescadores matriculados em Lisboa nas artes mais importantes e que num determinado dia estavam efetivamente em atividade (não engloba, portanto, os que não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados de base, bem como os procedimentos de normalização adotados, estão disponíveis para consulta do Apêndice I.64.

Estas artes eram as mais importantes do ponto de vista económico e social, pois empregavam a quase totalidade dos pescadores matriculados na Trafaria (e em atividade). A exceção é o período entre 1938/40, como está representado na zona de faixas diagonais ascendentes de cor preta no gráfico a seguir, momento de normalização de estatísticas e que deve ser considerado com algumas reservas. Entre 1941 e 1945 estas artes já empregavam o grosso dos pescadores maiores e menores da Trafaria, e a partir desse momento foram as responsáveis pela empregabilidade na Trafaria até ao fim do Estado Novo.

Ao contrário do que se observou na Capitania do Porto de Lisboa, em que era sistemático o maior número de pescadores matriculados no verão em determinadas artes (por comparação com o número de pescadores matriculados no inverno), na Delegação Marítima da Trafaria existiu regularidade em todas as artes no número de pescadores matriculados ao longo de todo o ano, e as oscilações verificadas justificam-se pela consciente opção dos pescadores em função das espécies, daí optarem em primeiro por artes polivalentes, e logo a seguir por sardinheiras. O que não tem de ser positivo, uma vez que, como sabemos, é no verão que a sardinha é maior, tem mais qualidade e maior valor económico, pelo que manter o esforço de pesca desta espécie ao mesmo nível no verão e no inverno não é uma boa gestão da pescaria.

Como salvaguarda, é importante referir que também existem variações, inclusive no mesmo ano, que só se justificam por lapsos estatísticos. Por exemplo, no verão de 1965 as 21 traineiras ativas na Trafaria eram consideradas grandes, e no inverno do mesmo ano essas mesmas 21 traineiras foram classificadas estatisticamente como pequenas (Ministério da Marinha, 1967, p. 96-97, 1967, p. 98-99).

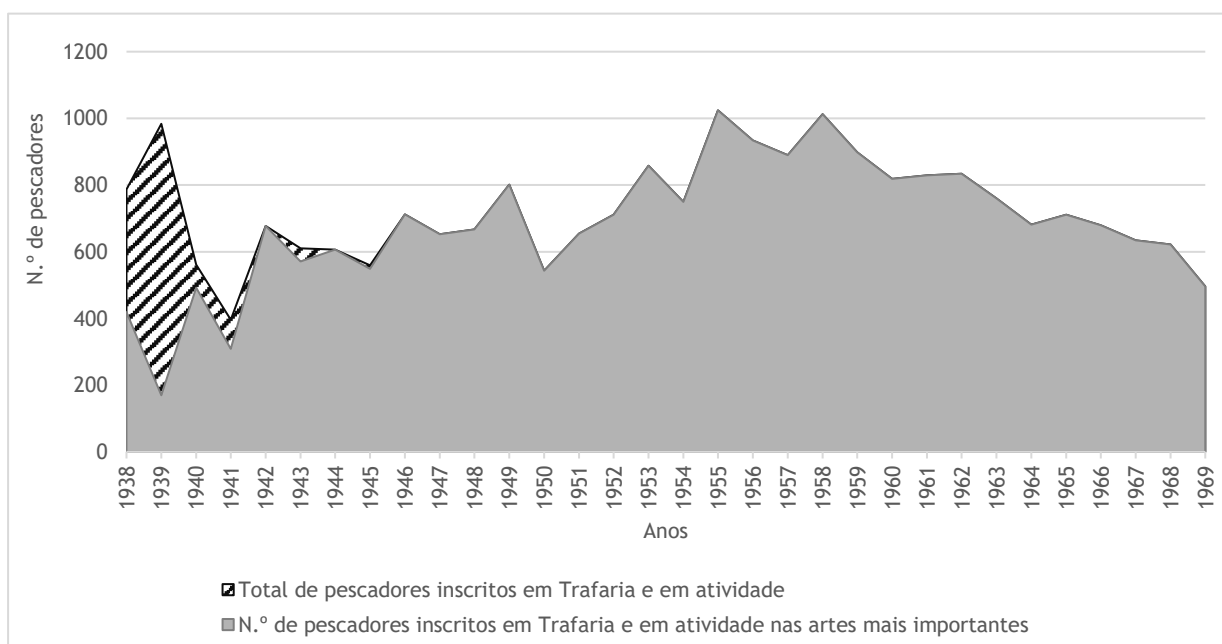


GRÁFICO 36 | Comparação do número total de pescadores matriculados na Trafaria e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores matriculados na Trafaria e em atividade, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 15, 52-53; 1940b, p. 13, 52-53; 1941, p. 18, 54-55; 1942, p. 58-59, 62-63; 1943, p. 62-63, 66-67; 1944, p. 60-61, 64-65; 1946, p. 62-63, 66-67; 1947, p. 66-67, 70-71; 1949a, p. 40-41, 44-45; 1949b, p. 40-41, 44-45; 1950, p. 42-43, 46-47; 1951, p. 42-43, 46-47; 1955, p. 44-45, 48-49; 1957a, p. 48-49, 52-53; 1957b, p. 48-49, 52-53; 1957c, p. 50-51, 54-55; 1957d, p. 50-51, 54-55; 1957e, p. 50-51, 54-55; 1958a, p. 50-51, 54-55; 1958b, p. 50-51, 54-55; 1959, p. 50-51, 54-55; 1960, p. 52-53, 56-57; 1961, p. 56-57, 60-61; 1962, p. 60-61, 64-65; 1963, p. 58-59, 62-63; 1964, p. 58-59, 62-63; 1966b, p. 90-91, 94-95; 1967, p. 90-91, 96-97; 1968, p. 84-85, 90-91; 1970a, p. 86-87, 94-95; 1970b, p. 90-91, 96-97; 1971, p. 92-95.

Notas: Sobrepusimos o número de pescadores matriculados na Trafaria e em atividade nas artes mais importantes ao número total de pescadores matriculados na Trafaria e em atividade, maiores e menores de idade, entre 1938 e 1969. Sabemos que estes pescadores estavam efetivamente em atividade porque foram contabilizados por inquérito, no ano de 1938 realizado no dia 30 de junho, e nos restantes anos realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados estão disponíveis para consulta nos Apêndices I.63 e I.64.

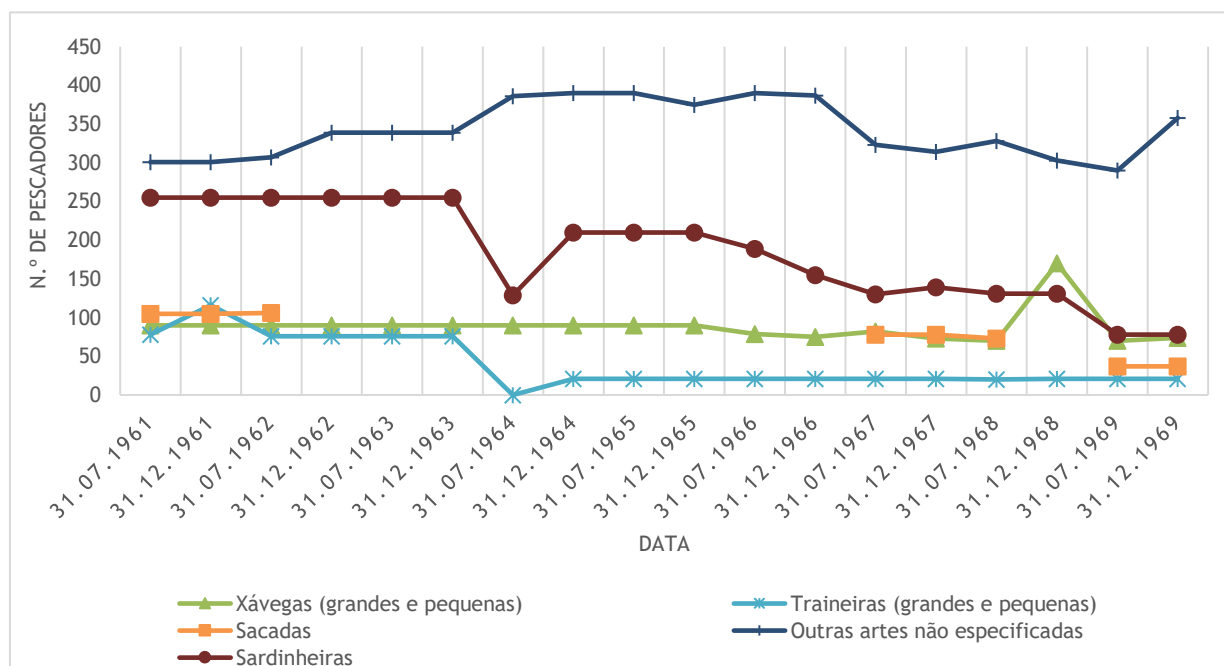


GRÁFICO 37 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes na Trafaria, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno.

Fonte: Ministério da Marinha, 1962, p. 64-65; 1962, p. 66-67; 1963, p. 62-63; 1963, p. 64-65; 1964, p. 62-63; 1964, p. 64-65; 1966b, p. 94-95; 1966b, p. 96-97; 1967, p. 96-97; 1967, p. 98-99; 1968, p. 90-91; 1968, p. 92-93; 1970a, p. 94-95; 1970a, p. 92-93; 1970b, p. 96-97; 1970b, p. 98-99; 1971, p. 94-95; 1971, p. 96-97.

Notas: Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.64.

III.1.15.7.2. Delegação Marítima do Barreiro: embarcações e pescadores.

Esta Delegação Marítima, que até 1937 basicamente só envolvia embarcações de propulsão a vela e remos, registou no período do Estado Novo um crescimento assinalável do número de embarcações de propulsão a motor e da sua tonelagem global, enquanto decrescia o número de embarcações a vela e remos e a sua tonelagem global. Das três embarcações com motor existentes no Barreiro em 1937, passou-se para as dez em 1953, número que decresceu e voltou a subir atingindo as 28 embarcações em 1969, das quais 17 tinham até 5 toneladas, 9 tinham de 5,1 a 25 toneladas, e duas tinham de 50,1 a 100 toneladas. Em relação às embarcações a vela e remos, das 222 registadas em 1937 passou-se para as 112 no ano de 1942, valor que se manteve irregular, mas crescente até ao início da década de 1950, e a partir daí cresceu de forma irregular até atingir as 168 embarcações ativas em 1969, das quais 159 tinham até 5 toneladas e 9 tinham entre 5,1 e 25 toneladas.

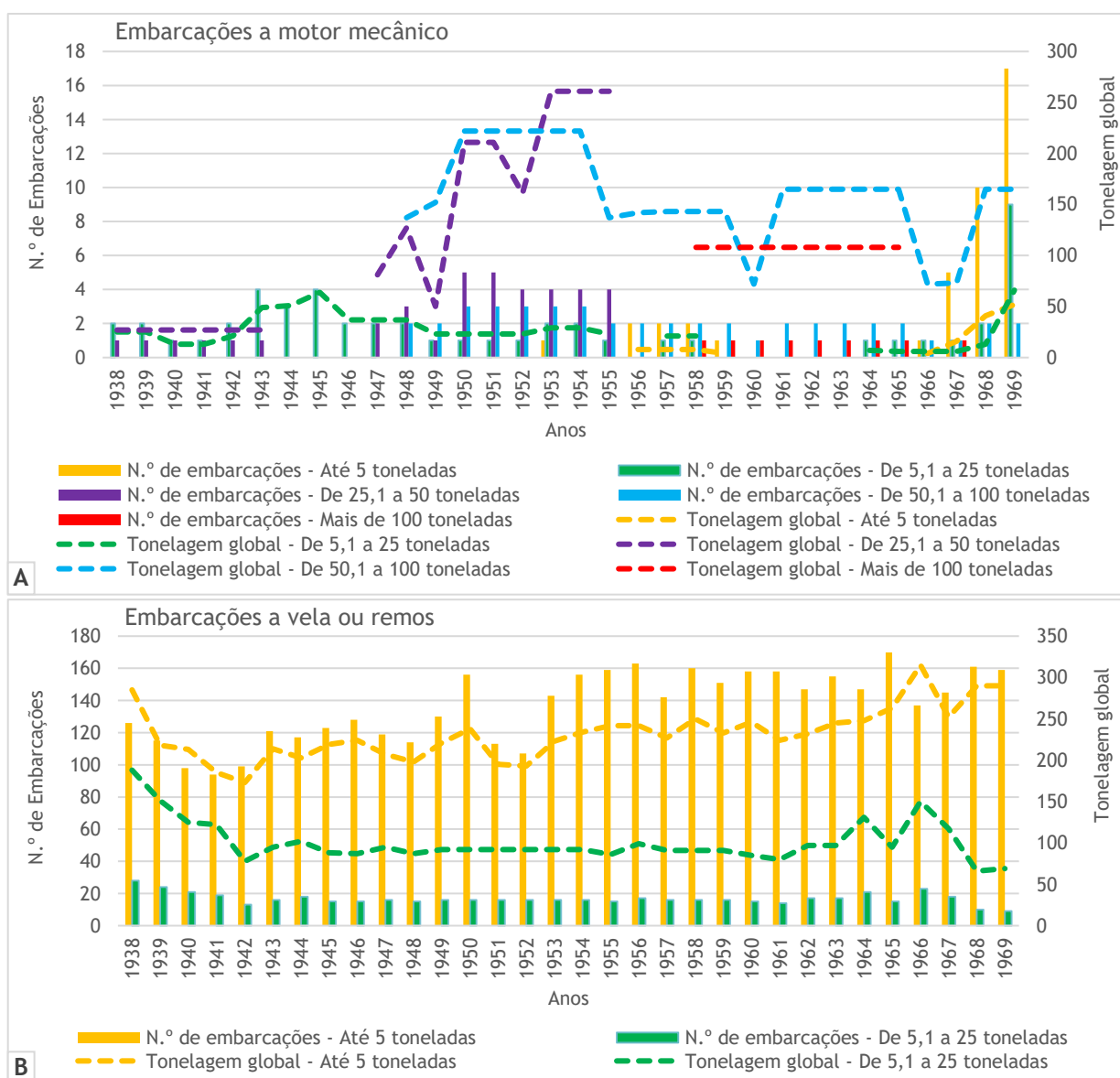


GRÁFICO 38 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e mecânica, e respetiva tonelagem, afetas à pesca e ativas no espaço de jurisdição da Delegação Marítima do Barreiro, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: Nos dois gráficos acima indicámos a quantidade e tonelagem das embarcações registadas no Barreiro e que num determinado dia estavam em atividade (não engloba, portanto, as que não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados de base estão disponíveis para consulta do Apêndice I.65.

Ao nível das embarcações de propulsão a motor, há a destacar o crescimento do número de embarcações de 25,1 a 50 toneladas no período entre 1950/55, bem como, no mesmo período, o número das embarcações de 50,1 a 100 toneladas, isto claro, sem perder de vista a realidade da comunidade de pescadores do Barreiro, caracterizada por ter uma escala de atuação mais estuarina do que atlântica. Há ainda a referir que com o ímpeto renovador da frota direcionada a grande pesca longínqua, no ano em que terminou a primeira fase do programa de subsídio o Barreiro beneficiou de uma embarcação de propulsão mecânica com mais de 100 toneladas, a maior do seu segmento aqui inscrita, e que aqui laborou pelo menos até 1967 (Ministério da Marinha, 1970a, p. 86-87). Por fim, há ainda a relevar o enorme aumento dos meios de produção entre 1966/69, período em que se passou de uma para 17 embarcações até às 5 toneladas, de uma para nove embarcações de 5,1 a 25 toneladas, e de uma para duas as embarcações de 50,1 a 100 toneladas.

Em relação às embarcações de propulsão a vela e remos, é importante referir que cerca de 85% desta frota tinha menos de duas toneladas de arqueação, e o restante não excedia as 7,5 toneladas, o que mostra a reduzida estrutura e capacidade da frota a vela e remos. De referir que a estabilidade neste segmento, no patamar entre as 140 e as 160, foi conseguida após 1950, aumentando de forma tímida a tonelagem global.

Em suma, entre 1938 e 1969 registou-se no Barreiro a diminuição do número de embarcações de propulsão a vela e remos, constituídas sobretudo por canoas¹⁶², caçadeiras¹⁶³, botes e lanchas¹⁶⁴, e aumento do número de embarcações de proporção mecânica, bem como a tonelagem de arqueação. Muita desta capacidade de pesca estava instalada no Montijo, nesta altura um grande centro de pesca, o que aliás estava na base da intenção de Henrique Tenreiro mandar aí edificar uma delegação da Casa dos Pescadores.

O número de pescadores inscritos na Delegação Marítima do Barreiro, e efetivamente em atividade, baixou sobremaneira durante o Estado Novo em relação aos valores observados durante a Primeira República, sendo certo que no final desse período já se assistia a um decréscimo acentuado do número de pescadores, especialmente após o ano de 1927. A maior quebra registou-se em 1934, no início do Estado Novo, e em 1937 já só aqui estavam inscritos 640 pescadores maiores de idade. Em 1938 esse valor reduziu para 529 pescadores inscritos e em atividade, e no ano seguinte voltou a baixar para 385 pescadores, dos quais 328 maiores de idade e 57 menores de idade. Uma notícia de 11 de dezembro de 1939, publicada pelo Diário de Notícias, apontava para 300 pescadores só na Aldeia Galega (Montijo), pelo que seria por esta altura a comunidade piscatória mais populosa da margem sul do Tejo a operar exclusivamente nas águas interiores não marítimas do rio Tejo, muito em torno da arte do tapa-esteiros, e estavam todos inscritos na Delegação Marítima do Barreiro (Diário de Notícias, ano 75, n.º 26.524, 11 de dezembro de 1939, p. 1).

O declínio de pescadores agudizou-se até 1942, ano em que aqui estavam registados e em atividade 136 indivíduos, dos quais 106 eram maiores de idade e 33 eram menores de idade. Em todo este período existiu um aumento significativo do número de pescadores menores de idade em atividade, sendo mais evidente nos anos de 1940 e 1943. Em 1940 os pescadores menores de idade representavam quase 50% do total dos pescadores inscritos no Barreiro, e em 1943 representavam quase 1/3 do total dos pescadores, valores muito elevados. Em 1947 iniciou-se um período de relativa estabilização do número de pescadores maiores de idade, em torno dos 300 pescadores inscritos por ano (média), e em simultâneo começou o decréscimo do número de pescadores menores de idade.

Não podemos ignorar que durante o primeiro programa de fomento das pescas, que foi muito importante para dinamizar as grandes pescarias nacionais, não foi possível inverter a tendência de declínio do número de pescadores em atividade no Barreiro, numa altura em que a nível nacional se atingiam recordes nos desembarques. Uma leitura possível dos dados passa necessariamente por assumir que enquanto as pescarias nacionais estavam no auge, atingindo elevados valores de desembarques nos principais portos nacionais, os pescadores registados no Barreiro e residentes na zona optavam por trabalhar fora da sua comunidade piscatória. Reforça essa leitura o facto de após 1965, com o decréscimo sucessivo do valor dos desembarques nos portos nacionais, o número de pescadores registados no Barreiro tenha invertido a tendência, e crescido de forma sustentada. A

¹⁶² As canoas, do tipo do bote-mãe, empregues no tapa-esteiros no Montijo, tinham o mastro inclinado para vante e armavam uma vela latina. Na mesma arte havia as canoas de paus e redes que transportavam os apetrechos de pesca e iam a reboque das canoas enviadas, que transportavam o pescado ao mercado.

¹⁶³ A caçadeira não tinha quilha e tinha fundo redondo como a canoa, calava um palmo de água o que lhe permitia andar em pouca água, e eram utilizadas na arte do tapa-esteiros para fazer a ligação entre os barcos maiores.

¹⁶⁴ A lancha era um termo comum para designar os catraios e as caçadeiras, empregues no transporte de pessoas entre embarcações, ou das embarcações para a terra. O catraio era uma embarcação com quilha maior que a caçadeira e que armava vela à fragateiro com espicha e um ou dois estais.

situação só não era pior porque a arte do tapa-esteiros, nesta altura a mais importante em laboração no rio Tejo, ocupava centenas de pescadores, especialmente no Montijo e no Barreiro.

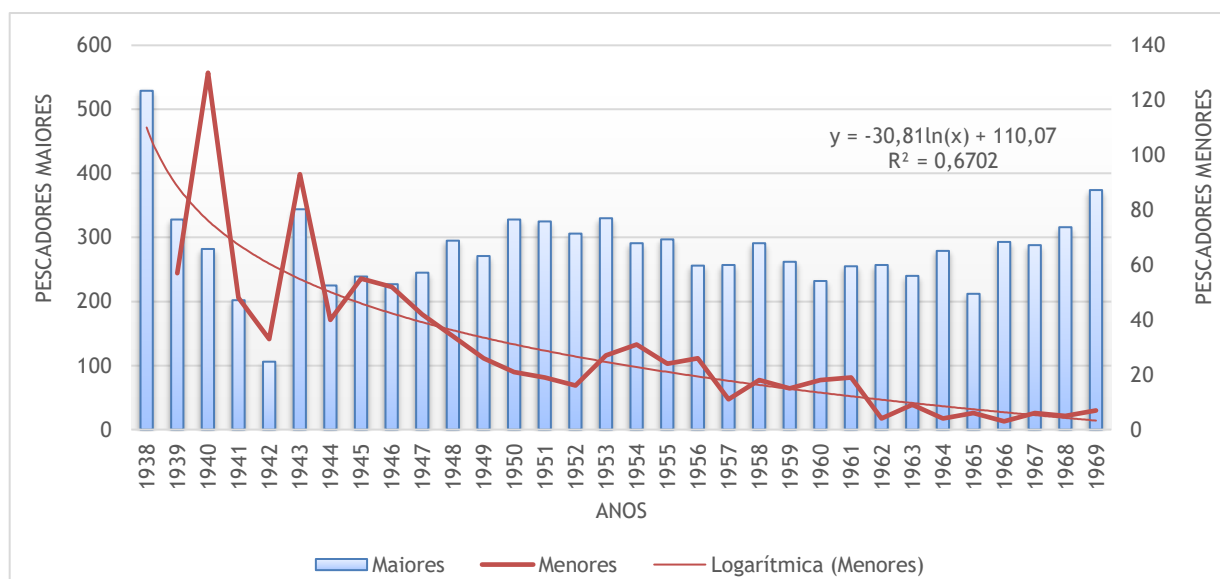


GRÁFICO 39 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos na Delegação Marítima do Barreiro e em efetiva atividade entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: No gráfico acima indicamos o número de pescadores maiores e menores de idade registados na Delegação Marítima do Barreiro e que num determinado dia estavam efetivamente em atividade (não engloba, portanto, os registados que nesse dia não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados dos pescadores inscritos não englobam os tripulantes que pudessem andar nas embarcações (que não pescadores inscritos) (Ministério da Marinha, 1961, p. 56-57). Entendia-se como “menores” os pescadores registados com menos de 21 anos, e como “maiores” os pescadores registados de 21 anos e mais, baliza de idade que vinha do antecedente (Ministério da Marinha, 1967, p. 90-91). Os dados de 1938 agregam os pescadores maiores e menores de idade, e devem ser considerados com reservas. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.66.

Os pescadores estavam matriculados nos vapores de arrasto, a partir de 1966 designados de navios de arrasto (categoria que não incluía os arrastões de pesca do bacalhau), também e sobretudo nas artes não específicas, onde hoje enquadrámos a pesca polivalente, e, ocasionalmente, na pesca com anzol. O principal destaque vai para o bloco das artes não específicas, que corresponde à pesca local, não só porque foram quem mais empregou no Barreiro entre 1945 a 1969, mas também porque foi nestas que se empregaram os pescadores que regressaram ao Barreiro após a quebra acentuada dos desembarques nos principais portos nacionais. Note-se que em 1969 estas artes empregavam cerca de 92% do total de pescadores matriculados no Barreiro, tendência que ainda hoje caracteriza a atividade piscatória no Barreiro. Ademais, a partir de 1958, quando terminou a primeira fase do programa de subsidiação à renovação da frota de pesca, não mais estiveram matriculados no Barreiro nos navios de arrasto, por ano, mais de 30 pescadores. Também não existe registo de pescadores matriculados na arte do anzol após 1959, e nos últimos quatro anos, entre 1956/59, só trabalharam nesta arte cerca de 10 pescadores por ano (em média), o que é um valor residual.

Estas eram as artes de pesca mais representativas das ocupações dos pescadores matriculados no Barreiro, e eram muito importantes do ponto de vista socioeconómico. Não existe qualquer outra atividade formal fora destas artes em todo o período em análise, à exceção do ano de 1943, em que oito pescadores se matricularam nas traineiras grandes e seis nos lugres do bacalhau (Ministério da Marinha, 1944, p. 64-65).

Importa referir que não existem dados para as artes apresentadas como mais importantes entre 1938/1940, pelo que só nos anos de 1941/42 e 1944 (zona de faixas diagonais ascendentes de cor preta no gráfico a seguir) é que o total de pescadores inscritos é superior ao total dos pescadores inscritos

nas artes mais importantes. Ou seja, só nesses anos é que existem pescadores a trabalhar em outras artes que não as que identificámos como as mais importantes.

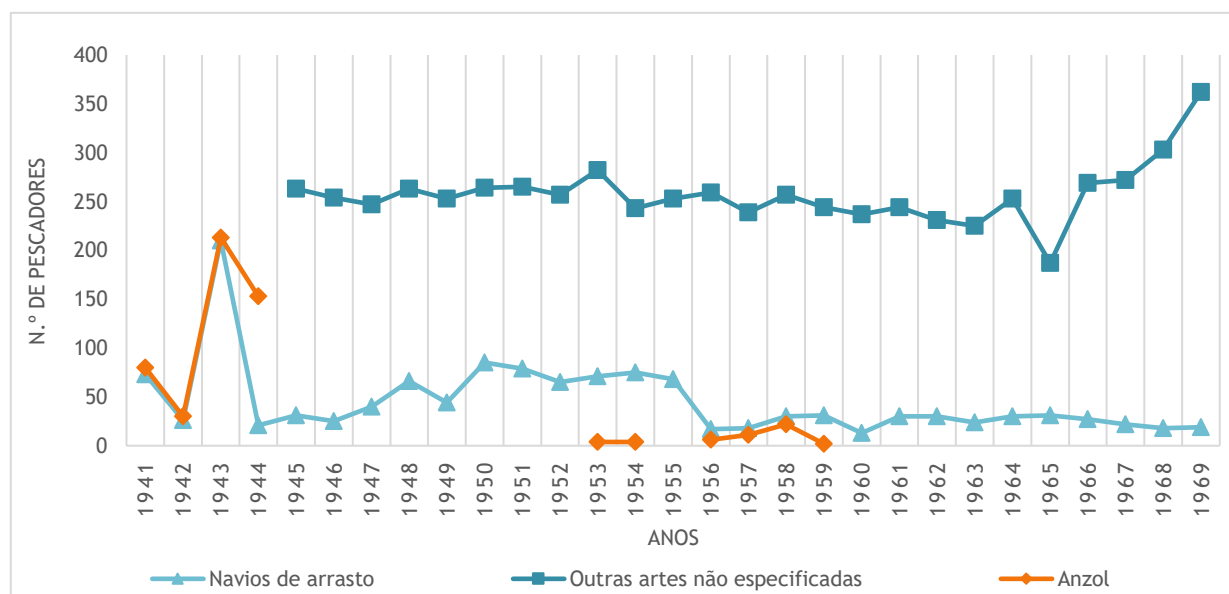


GRÁFICO 40 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes no Barreiro, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 15; 1940b, p. 13; 1941, p. 18; 1942, p. 62-63; 1943, p. 66-67; 1944, p. 64-65; 1946, p. 66-67; 1947, p. 70-71; 1949a, p. 44-45; 1949b, p. 44-45; 1950, p. 46-47; 1951, p. 46-47; 1955, p. 48-49; 1957a, p. 52-53; 1957b, p. 52-53; 1957c, p. 54-55; 1957d, p. 54-55; 1957e, p. 54-55; 1958a, p. 54-55; 1958b, p. 54-55; 1959, p. 54-55; 1960, p. 56-57; 1961, p. 60-61; 1962, p. 64-65; 1963, p. 62-63; 1964, p. 62-63; 1966b, p. 94-95; 1967, p. 96-97; 1968, p. 90-91; 1970a, p. 94-95; 1970b, p. 96-97; 1971, p. 94-95.

Notas: No gráfico acima indicamos o número de pescadores matriculados no Barreiro nas artes mais importantes e que num determinado dia estavam efetivamente em atividade (não engloba, portanto, os que não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Nos anos de 1938 e 1940 não existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.67.

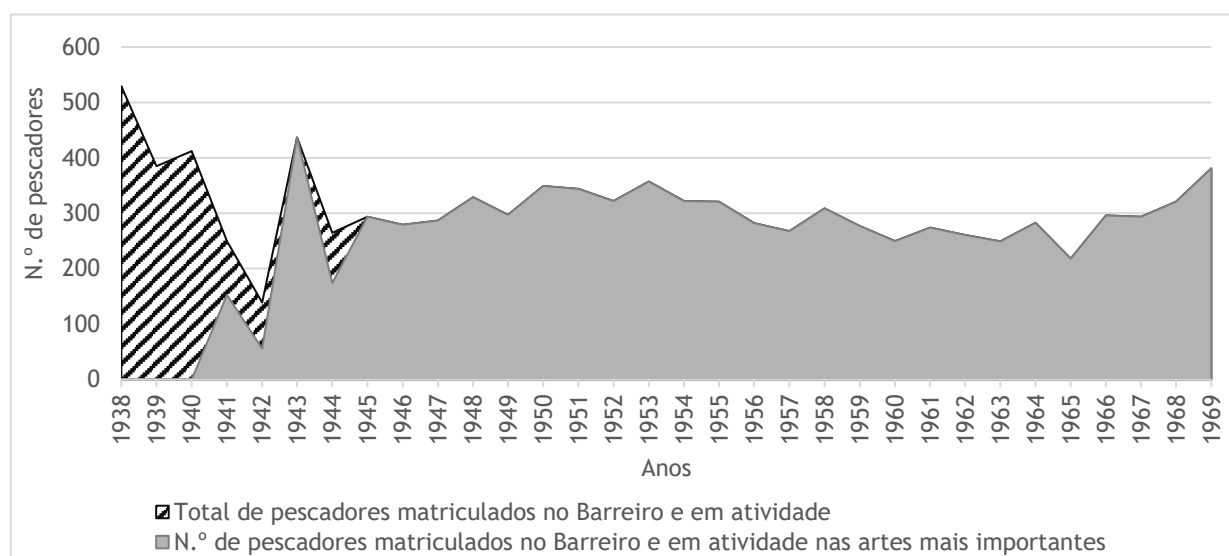


GRÁFICO 41 | Comparação do número total de pescadores matriculados no Barreiro e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores matriculados no Barreiro e em atividade, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 15, 52-53; 1940b, p. 13, 52-53; 1941, p. 18, 54-55; 1942, p. 58-59, 62-63; 1943, p. 62-63, 66-67; 1944, p. 60-61, 64-65; 1946, p. 62-63, 66-67; 1947, p. 66-67, 70-71; 1949a, p. 40-41, 44-45; 1949b, p. 40-41, 44-45; 1950, p. 42-43, 46-47; 1951, p. 42-43, 46-47; 1955, p. 44-45, 48-49; 1957a, p. 48-49, 52-53; 1957b, p. 48-49, 52-53; 1957c, p. 50-51, 54-55; 1957d, p. 50-51, 54-55; 1957e, p. 50-51, 54-55; 1958a, p. 50-51, 54-55; 1958b, p. 50-51, 54-55; 1959, p. 50-51, 54-55; 1960, p. 52-53, 56-57; 1961, p. 56-57, 60-61; 1962, p. 60-61, 64-65; 1963, p. 58-59, 62-63; 1964, p. 58-59, 62-63; 1966b, p. 90-91, 94-95; 1967, p. 90-91, 96-97; 1968, p. 84-85, 90-91; 1970a, p. 86-87, 94-95; 1970b, p. 90-91, 96-97; 1971, p. 92-95.

Notas: Sobreposamos o número de pescadores matriculados no Barreiro e em atividade nas artes mais importantes ao número total de pescadores matriculados no Barreiro e em atividade, maiores e menores de idade, entre 1938 e 1969. Sabemos que estes pescadores estavam efetivamente em atividade porque foram contabilizados por inquérito, no ano de 1938 realizado no dia 30 de junho, e nos restantes anos realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados estão disponíveis para consulta nos Apêndices I.66 e I.67.

Os dados das estatísticas oficiais estão agrupados e não permitem esmiuçar as artes não especificadas, sistema principal da pesca artesanal local, pelo que para termos uma ideia mais aproximada resolvemos identificar cada uma das artes de pesca com que estavam licenciadas as embarcações de pesca local que fizeram a matrícula da tripulação na Delegação Marítima do Barreiro para o ano de 1945, uma vez que no ano seguinte foi atribuído um novo conjunto de identificação a estas embarcações de pesca.¹⁶⁵

Nesta investigação, que transcrevemos a seguir de forma sucinta, verificámos que as embarcações de pesca local se podem dividir em cinco grupos em função da atividade: as que tinham licença para espécies específicas, como era o caso da corvina, charroco, choco e amêijoia, as que tinham licença para uma arte específica, como era o caso do tresmalho, anzol, candeio, linhas e arrasto, as que tinham licença para apanha de plantas marinhas, que eram pouco significativas, as que tinham licença de pesca para a arte do tapa-esteiros, que operavam com dezenas de enviadas, barcos auxiliares que transportavam o pescado capturado à lota e no regresso reabasteciam de víveres a companhia, e, por fim, outras embarcações com licença de pesca não especificada no estuário do rio Tejo, que por não as identificar não as transcrevemos. Fica agora mais claro a importância da pesca ao arrasto, que empregava catorze embarcações, da pesca com anzol, praticada por cinco embarcações, e da pesca de artes não especificadas, que são as demais embarcações para as pescas específicas, sendo de notar que ainda havia embarcações com rol de tripulação e com licença de pesca local, que não arrolámos, por não identificação da licença de pesca.

Ano de registo	Tipo de barco, nome e matrícula	Tonelagem bruta	Proprietário	Mestre (encarregado ou arrais)	N.º de tripulantes (incluindo o mestre)	Pesca	Comunidade Piscatória	Fonte ¹⁶⁶
1945	Lancha “José Álvaro” (B.1640.F)	0,560	Álvaro Malaquias da Silva	Álvaro Malaquias da Silva	1	Pesca ao arrasto		DMB, Livro 2, fl. 8v-9
1945	Lancha “Moca” (B.795.F)	1,52	João de Oliveira	João de Oliveira	1	Pesca ao anzol		DMB, Livro 2, fl. 8v-9
1945	Dóri “Aida” (B.1773.F)	0,502	Joaquim Nunes	Joaquim Nunes	1	Pesca ao anzol		DMB, Livro 2, fl. 9v-10
1945	Lancha “Alice Maria” (B.1748.F)	0,767	Alice Maria	Manuel Guerreiro	1	Pesca ao anzol		DMB, Livro 2, fl. 10v-11
1945	Canoa “Maria Antónia” (B.1534.F)	0,821	António Luís Peixinho	António Luís Peixinho	1	Pesca ao anzol		DMB, Livro 2, fl. 11v-12
1945	Canoa “Maria José” (B.1842.F)	0,876	Manuel Oliveira Cola	Guilherme Oliveira Cola	1	Pesca ao anzol		DMB, Livro 2, fl. 11v-12
1945	Lancha “Fluvial” (B.1610.F)	0,630	António José D’Oliveira	António José D’Oliveira	1	Pesca ao arrasto		DMB, Livro 2, fl. 11v-12
1945	Canoa “Papa Léguas” (B.495.F)	4,35	José Neto Aranha	José Neto Aranha	1	Pesca de linhas		DMB, Livro 2, fl. 12v-13
1945	Lancha “Furão” (B.1388.F)	0,546	Carlos Fernandes	Carlos Fernandes	1	Pesca de tresmalho		DMB, Livro 2, fl. 12v-13
1945	Saveiro “Maria Primeira” (B-1684.F)	1,21	João Maria Marques (residente em Aveiro)	João Maria Marques	1	Pesca ao choco		DMB, Livro 2, fl. 14v-15
1945	Barco “Esperança” (B.1573.F)	1,29	José Marques (residente na Murtosa)	José Marques	1	Pesca do charroco		DMB, Livro 2, fl. 15v-16
1945	Barco “Maria da Glória” (B.1845.F)	1,23	Alfredo Valente da Silva	Alfredo Valente da Silva	1	Pesca do charroco		DMB, Livro 2, fl. 15v-16

¹⁶⁵ O Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945 definiu novas regras para atribuição do conjunto de identificação das embarcações de pesca, incluindo a reiniciação da numeração, e no caso da pesca local o conjunto de identificação deixou de terminar na letra “F” para passar a terminar em “L”. Nesta Delegação Marítima, num primeiro momento, aos números de matrícula que vinham do antecedente foi rasurada a letra “F” e acrescentada a letra “L”, sem que tenha sido reiniciada a numeração, o que gera confusão nos livros de registo, pelo que neste ano de 1945 consideramos as matrículas ainda a terminarem na letra “F”, ainda que neste livro estivessem rasuradas e substituídas pela letra “L”.

¹⁶⁶ Trata-se do Livro 2 de Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951.

1945	Lancha “Rosalina” (B.1636.F)	0,933	José de Almeida	José de Almeida	2	Pesca de linhas		DMB, Livro 2, fl. 15v-16
1945	Lancha “Maria José” (B.1477.F)	0,946	Luiz Francisco	Luiz Francisco	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 16v-17
1945	Saveiro “Senhora da Saúde” (B.1587-F)	1,50	Manuel José António da Cunha (residente na Murtosa)	Inácio António Afonso Lopes	1	Pesca de estremalho		DMB, Livro 2, fl. 16v-17
1945	Canoa “Virgínia” (B.273.F)	5,19	António Faustino Castanheira	António Faustino Castanheira	1	Plantas marinhas		DMB, Livro 2, fl. 17v-18
1945	Lancha “Murraceira” (B.1496.F)	0,38	João da Veiga	João da Veiga	1	Plantas marinhas		DMB, Livro 2, fl. 18v-19
1945	Canoa “Rosa” (B.602.F)	4,51	António Paiva Menice	António Paiva Menice	4	Pesca da corvina		DMB, Livro 2, fl. 18v-19
1945	Canoa “Teimosa” (B.17.F)	4,00	Fernando Augusto	Fernando Augusto	4	Pesca da corvina		DMB, Livro 2, fl. 19v-20
1945	Canoa “Adeus Amigo”	5,977	Carlos Lucas	Carlos Lucas	4	Pesca da corvina		DMB, Livro 2, fl. 19v-20
1945	Canoa “Bolinha” (B.1479.F)	3,41	Luiz Tavares Areia	Luiz Tavares Areia	4	Pesca da corvina		DMB, Livro 2, fl. 19v-20
1945	Canoa “Seis de Julho” (B.1578.F)	1,03	António Barbara	António Barbara	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 19v-20
1945	Canoa “Legionário” (B.1474.F)	0,435	Joaquim Pedro Neto Júnior	Francisco Sabino Paucão	1	Pesca de arrasto	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 20v-21
1945	Barco “Fressura” (B.1495.F)	0,727	Domingos de Almeida	José Luiz	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 20v-21
1945	Barco “Santa Terezinha” (B.1596.F)	2,49	José Luiz Peixinho	José Luiz Peixinho	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 20v-21
1945	Barco “Gaivota” (B.1792.F)	2,695	Frederico Cruz	Frederico Cruz	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 20v-21
1945	Barco “Leonor” (B.1589.F)	0,577	Manuel dos Santos	Manuel dos Santos	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 20v-21
1945	Barco “Maria Gertrudes” (B.1740.F)	0,916	Francisco dos Santos	Francisco dos Santos	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 20v-21
1945	Barco “Luiz Primeiro” (B.1848.F)	1,014	Alexandre Inácio	Alexandre Inácio Feijão	1	Pesca de arrasto		DMB, Livro 2, fl. 21v-22
1945	Lancha “António” (B.1702.F)	0,523	Manuel das Neves	Manuel das Neves	2	Pesca de arrasto	Barreiro	DMB, Livro 2, fl. 22v-23
1945	Lancha “Maria Emília” (B.179.L)	2,88	António Pedro Farrim	António Farrim Júnior	1	Pesca de estremalho		DMB, Livro 2, fl. 22v-23
1945	Canoa “Senhora do Cabo” (B.1563.F)	5,08	Emídio Lucas	Emídio Lucas	6	Pesca da corvina	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 23v-24
1945	Lancha “Maria Odete” (B.1790.F)	0,641	António Fernandes Fragateiro Lucas	António Fernandes Fragateiro Lucas	1	Pesca de tresmalho	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 23v-24
1945	Lancha “Leonor Lopes” (B.1581.F)	0,725	Joaquim José Lopes Figueiredo	Joaquim José Lopes Figueiredo	1	Pesca de tresmalho	Alcochete	DMB, Livro 2, fl. 23v-24
1945	Caçadeira “Brotas” (B.1541.F)	0,710	Marcelino de Sousa	Marcelino de Sousa	1	Pesca com linhas	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 23v-24
1945	Caçadeira “Maria Irene” (B.1499.F)	0,698	Inácio de Jesus D’Almeida	Inácio de Jesus D’Almeida	2	Pesca com linhas		DMB, Livro 2, fl. 23v-24

1945	Bote “Maria Alice” (B.403.F)	4,16	Avelino Soares Povoas	Bernardino de Oliveira Soares	1	Apanha de plantas e pesca	Samouco	DMB, Livro 2, fl. 24v-25
1945	Bote “Atalaia” (B.265.F)	3,85	Bernardino de Oliveira Soares	Francisco Tavares Fontes	2	Apanha de plantas e pesca	Samouco	DMB, Livro 2, fl. 24v-25
1945	Lancha “Lurdes” (B.1804.F)	0,739	Rogério dos Santos Belo	Rogério dos Santos Belo	1	Pesca à linha	Barreiro	DMB, Livro 2, fl. 25v-26
1945	Chata “Amora” (B.1382.F)	0,882	Rodrigo da Silva	Rodrigo da Silva	1	Pesca à linha	Barreiro	DMB, Livro 2, fl. 25v-26
1945	Bateira “Amélia Raimunda” (B.1856.F)	1,22	Domingos João de Matos	Domingos João de Matos	1	Pesca ao charroco	Murtosa	DMB, Livro 2, fl. 25v-26
1945	Canoa “Pomba” (B.697.F)	4,33	Francisco Marques Gaspar	Francisco Marques Gaspar	3	Pesca à corvina	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 25v-26
1945	Lancha “Queimada” (B.1612.F)	0,626	Domingos de Almeida	Domingos de Almeida	1	Pesca à linha e tresmalho	Barreiro	DMB, Livro 2, fl. 26v-27
1945	Dori “Júlio José” (B.1702.F)	0,477	Júlio José	Júlio José	1	Pesca à linha e tresmalho	Barreiro	DMB, Livro 2, fl. 26v-27
1945	Bote “Caçador” (B.294.F)	2,894	Francisco Luíz Balderico	Francisco Luíz Balderico	2	Pesca de candeio	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 26v-27
1945	Catraio “Maria Luíza” (B.1809.F)	0,860	António Lucas Júnior	António Lucas Júnior	1	Pesca à linha	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 26v-27
1945	Caçadeira “Odete” (B.1579.F)	0,864	Francisco Marques Maurício	Francisco Marques Maurício	1	Pesca à Linha	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 26v-27
1945	Caçadeira “Maria Candida” (B.1399.F)	0,552	José Henriques da Silva	José da Silva Henriques	1	Pesca de tresmalho	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 26v-27
1945	Bote “Carolina” (B.1245.F)	1,20	Jaime Dias	Jaime Dias	1	Pesca de tresmalho	Lisboa	DMB, Livro 2, fl. 27v-28
1945	Canoa “Maria Gertrudes” (B.264.F)	4,92	António José Souza Lourenço	António José Souza Lourenço	1	Pesca de tresmalho	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 27v-28
1945	Catraio “Maria José” (B.1535.F)	0,730	António João de Sousa	António João de Sousa	1	Pesca de tresmalho	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 27v-28
1945	Caçadeira “Bom Dia” (B.1568.F)	0,735	Alfredo Neto	Alfredo Neto	1	Pesca de arrasto	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 28v-29
1945	Canoa “João Manuel” (B.1815.F)	0,787	Joaquim de Paiva Benice	Joaquim de Paiva Benice	1	Pesca de arrasto	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 28v-29
1945	Caçadeira “Maria Luíza” (B.1816.L)	0,665	Francisco dos Santos Couves	Francisco dos Santos Couves	1	Pesca de tresmalho	Montijo	DMB, Livro 2, fl. 28v-29
1945	Bote “Leport” (B.305.F)	2,49	Domingos Rei e outro	Antero Lopes da Fonseca	1	Pesca de tresmalho	Alcochete	DMB, Livro 2, fl. 28v-29
1945	Caçadeira “Maria Luíza” (B.184.F)	0,536	Joaquim Barrinha	Joaquim Barrinha	1	Pesca de amêijoas	Alcochete	DMB, Livro 2, fl. 29v-30

TABELA 5 | Listagem de embarcações de pesca local que fizeram a matrícula de tripulação na Delegação Marítima do Barreiro para o ano de 1945, identificando o tipo de barco, nome e matrícula, a tonelagem bruta, o nome do proprietário, o nome do arrais (ou encarregado), o número de tripulantes matriculados (incluindo o arrais), a pesca que estava autorizado a prática e, sempre que existia informação, a comunidades piscatória a que pertencia.

Fonte: DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 1v-30.

Importa ainda salientar que sempre existiu um regime de subsidiariedade na organização do trabalho nas águas do estuário gerido em função das oportunidades da captura de determinadas espécies em determinadas alturas, o que de certa forma justifica que no verão existam menos pescadores matriculados em artes direcionadas à pesca em água lacustre e mais em artes direcionadas à pesca em águas costeiras e oceânicas, e o oposto no inverno.

E isso é mais visível na área de jurisdição da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, mas também nas áreas de jurisdição das Delegações Marítimas da Trafaria e do Barreiro. Basta observar o que aconteceu depois do ano de 1965, que com a crise das pescas vários pescadores vieram parar ao Barreiro e todos foram registados em artes não específicas, evolução crescente que se observa no gráfico seguinte. Ademais, até ao ano de 1965, inclusive, sempre houve menos pescadores matriculados nas artes não especificadas no verão do que no inverno, o que reforça a ideia de que eram artes utilizadas em complementaridade com outras atividades, e a partir daí com o reforço do número de pescadores a operar com estas artes passou a haver maior equilíbrio entre o número de indivíduos matriculados no verão e no inverno, até ligeiramente superior no verão, o que se justifica por estas artes terem passado a permitir, na maioria dos casos, a regularidade da pesca ao longo de todo o ano. Já os pescadores que se empregavam ou nos navios de arrasto, não alternavam tanto na sua matrícula, e mais frequentemente estavam matriculados todo o ano nestas artes. Os que se empregavam ao anzol também mantinham grande regularidade de operação.

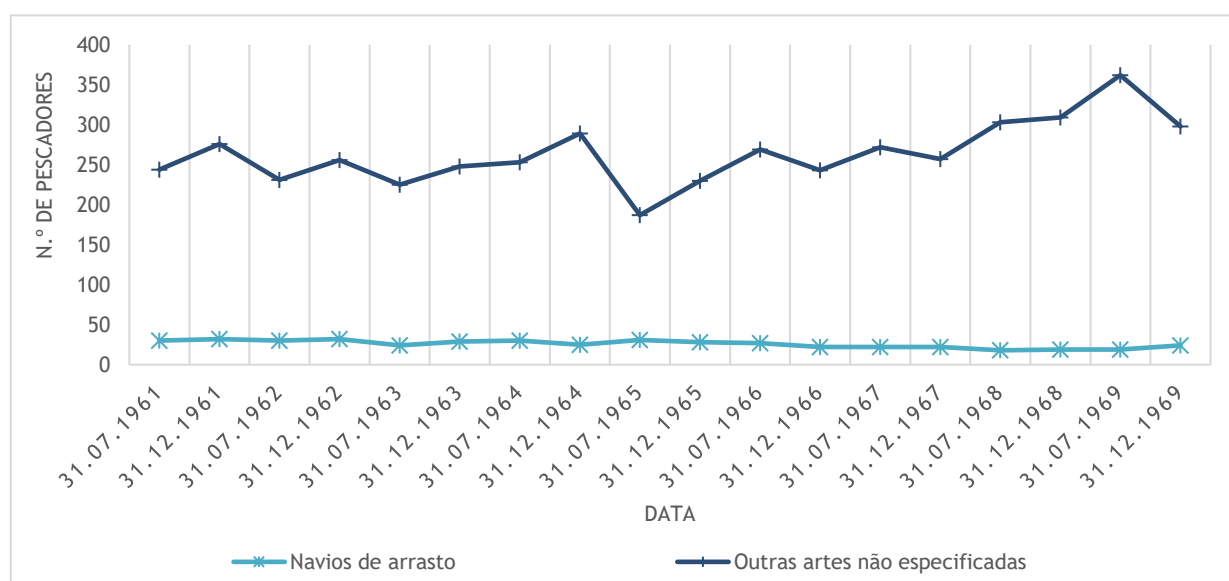


GRÁFICO 42 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes na Delegação Marítima do Barreiro, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno.

Fonte: Ministério da Marinha, 1962, p. 64-65; 1962, p. 66-67; 1963, p. 62-63; 1963, p. 64-65; 1964, p. 62-63; 1964, p. 64-65; 1966b, p. 94-95; 1966b, p. 96-97; 1967, p. 96-97; 1967, p. 98-99; 1968, p. 90-91; 1968, p. 92-93; 1970a, p. 94-95; 1970a, p. 92-93; 1970b, p. 96-97; 1970b, p. 98-99; 1971, p. 94-95; 1971, p. 96-97.

Notas: Os dados estão disponíveis para consulta no Apêndice I.67.

Para concluir, e de forma a conseguirmos outro pormenor referente às matrículas de tripulação apenas nas artes não especificadas, que eram as utilizadas no segmento da pesca artesanal local, optámos por recolher informação diretamente dos arquivos da Delegação Marítima do Barreiro individualmente para os anos de 1946 e 1960, para percebermos onde se empregava o elevado número de pescadores menores de idade na década de 1940, se era nas artes do arrasto ou anzol, ou nas artes polivalentes, ou de forma equitativa em ambas, e para individualizarmos as matrículas de tripulação nas artes não especificadas no ano de 1969, último ano analisado, para ver se a acentuada quebra dos desembarques nos portos do Tejo de pescado capturado em águas interiores não marítimas se justifica pela redução abrupta no número de inscritos marítimos e de embarcações em operação. Seria interessante fazer o mesmo trabalho para todos os anos, mas era uma tarefa que não se coadunava com o prazo estipulado para a conclusão do trabalho.

Para o ano de 1946, verificámos que era nas artes do arrasto e anzol que se empregavam cerca de 90% dos pescadores menores de idade, em tarefas auxiliares, e os restantes 10% empregavam-se no anzol e nas artes não especificadas. Aliás, nas artes não especificadas a grande maioria das embarcações operava com reduzidas tripulações, na maior parte das vezes só com um encarregado (que correspondia às funções de arrais), ou só com um encarregado e um camarada (correspondia a pescador), característica mais vincada desta atividade artesanal.

Da informação recolhida no arquivo da Delegação Marítima do Barreiro também fica claro que a maior parte dos marítimos aí registados pertenciam à comunidade piscatória do Montijo, incluindo os

pescadores menores de idade, sendo esta a comunidade que também tinha a maior frota, o que nos permite classificá-la, por esta altura, como a maior comunidade piscatória a atuar exclusivamente nas águas interiores do estuário do rio Tejo, que utilizava como arte principal o tapa-esteiros, e como arte secundária as redes para as corvinas, e ainda utilizavam outras artes mais rudimentares, como o remolhão, e outras artes secundárias, como a rede de deriva (pesca à gargála). Só neste ano eram doze os barcos tapa-esteiros no Montijo, auxiliados por dezenas de enviadas (barcos auxiliares que levavam o pescado à lota ou ao mercado e no regresso traziam víveres para a companhia), e três no Barreiro, onde só a canoa “Boa Viagem”, registo n.º B-52-L, operava com duas enviadas.

Transcrevemos a seguir a informação referente ao ano 1946, por zona de residência dos proprietários das embarcações, conforme era declarado no ato de matrícula da tripulação, contando os inscritos marítimos e as embarcações em operação nesse ano na pesca local nas águas interiores não marítimas do rio Tejo, identificando os nomes dos encarregados/arraís e, algumas vezes, dos camaradas (pescadores) e dos proprietários, bem como os nomes e as matrículas das embarcações, e pontualmente as pescas em que se empregavam (incluindo as embarcações de pesca que se dedicavam à apanha de plantas marinhas). Os dados dizem respeito às matrículas de tripulação realizadas para embarcações de pesca local que se dedicavam às ditas artes não especificadas, nesta Delegação Marítima, e não contemplam os indivíduos que embarcavam irregularmente (sem integrarem o rol de tripulação), sendo de salientar que isso acontecia de forma frequente, especialmente na arte do tapa-esteiros, que era a mais representativa, e muito provavelmente haveria muitos pescadores menores de idade nesta situação.

Barreiro: José Cordeiro, arrais do bote “Os Três Unidos” (B-185-L); Miguel dos Santos Costa, arrais da lancha “Emília” (B-147-L); António Rodrigues, arrais da canoa “Luíza” (B-111-L); Joaquim de Silva, encarregado do dóri “Emília do Padeiro”, propriedade de Joaquim Maria de Silva; António José de Oliveira, arrais e proprietário do barco “Fluvial” (B-37-L); Jaime Dias, arrais e proprietário da canoa “Carolina” (B-58-L); Joaquim dos Santos Torres, encarregado (equivalente a arrais) do dóri “Bismarck” (B-54-L), propriedade de Joaquim Torres; António Ribeiro, arrais e proprietário da lancha “Salva-Vidas” (B-60-L); Rodrigo da Silva, arrais e proprietário da chata “Aurora” (B-66-L); Marcelino de Sousa, arrais e proprietário da caçadeira “Brotas” (B-105-L); Joaquim Lourenço Antunes, arrais e proprietário do bote “Margarida” (B-135-L), com seis tripulantes (incluindo o arrais), Luís Maria, Felício da cruz, Manuel Carlos da Rita, Isidro Pereira e Frederico Antunes Pereira, que se empregava no tapa-esteiros; Manuel das Neves, encarregado e proprietário da lancha “António” (B-145-L); José Cordeiro, arrais e proprietário da canoa “Boa Viagem” (B-52-L), que operava com três pescadores na pesca com tapa-esteiros; Joaquim dos Santos, arrais e proprietário do barco “Maria” (B-46-L); António José, arrais da canoa “Maria da Conceição” (B-14-L), propriedade de Francisco António da Rita e Tereza de Jesus, com três tripulantes pescadores para a pesca do tapa-esteiros; Manuel Amador, encarregado da chata “Boa Viagem” (B-193-L), propriedade de Manuel Lopes Silva; José da Silva Henriques, encarregado da chata “Maria Cândida” (B-70-L), propriedade de José Henrique da Silva; António Rodrigues Barbosa, arrais do saveiro “República”, propriedade de António Rodrigues Barbosa Costa; Francisco Ramos Biló, encarregado e proprietário da lancha “Fátima” (B-179-L); Rogério dos Santos Belo, encarregado e proprietário do dóri “Lurdes” (B-104-L); Domingos Almeida, encarregado e proprietário da lancha “Queimada” (B-126-L), que se empregava ao tresmalho (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: vinte e uma embarcações tripuladas por vinte e um encarregados e arrais, e onze camaradas.**

Aveiro: Alfredo Valente da Silva, encarregado e proprietário do saveiro “Maria da Glória” (B-175-L); João Maria Marques, encarregado e proprietário do saveiro “Maria Primeiro” (B-141-L); Manuel Joaquim Marques, encarregado e proprietário do saveiro “Assunção Correia” (B-116-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: três embarcações tripuladas por três encarregados (equivalente a arrais).**

Murtosa: João Amaro da Silva, arrais e proprietário, e Mário de Jesus Gato, pescador, da lancha “Maria do Carmo Silva” (B-96-L)¹⁶⁷; Inácio António de Afonso Lopes, arrais do saveiro “Senhora de Lourdes” (B-118-L), propriedade de Manuel José António da Cunha; José Marques, encarregado e proprietário do saveiro “Esperança” (B-110-L); Manuel Maria Rodrigues Pardal, arrais da lancha “Senhora da Boa Viagem” (B-191-L); António Maria Marques, encarregado e proprietário do saveiro “Estrela Matutina” (B-176-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca]

¹⁶⁷ Condições de matrícula: tem direito a 25% do produto da pesca depois de deduzidas as despesas de vendagens e comedorias (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 39v-40).

-1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo:** cinco embarcações tripuladas por cinco encarregados/arrais e por um camarada (pescador).

Montijo: Manuel Nunes, proprietário e arrais da canoa “Inveja” (B-61-L), tripulada por Manuel Luíz da Piedade Peixinho, José de Paiva, Joaquim Cária Quaresma, Manuel Jorge Patrício, Adelino Nunes, Francisco da Silva Coelho e José Marques Gaspar Júnior; Adelino Nunes, arrais da caçadeira “Belmira” (B-106-L), propriedade de Manuel Nunes; Francisco da Silva Coelho, proprietário e arrais da lancha “Vaquinho” (B-4-L); José Marques Gaspar Júnior, arrais do barco “Feliz Ano” (B-9-L), propriedade de José Marques Gaspar; Manuel Luiz dos Santos, proprietário e arrais do bote “Nascimento de Jesus” (B-6-L), com dez tripulantes (incluindo o arrais), que operava no tapa-esteiros; Alfredo Paiva, proprietário e arrais do bote “Quinze de Fevereiro” (B-38-L); João Fernandes Fragateiro, arrais do bote “Elvira” (B-1-L), propriedade de Fernando Augusto; Manuel Luíz dos Santos, arrais e proprietário da lancha “Primeiro de Fevereiro” (B-137-L); José Cândido da Cruz, arrais do bote “Atalaia” (B-11-L), propriedade de Manuel Nunes e José da Cruz, que operava com dez tripulantes na pesca do tapa-esteiros; António Neto Aranha Júnior, arrais da canoa “Samouco 1º” (B-39-L), propriedade de António Neto Aranha; Luciano Augusto Cola, arrais da canoa “Cola Segundo” (B-21-L), propriedade de Manuel de Oliveira Cola e outro; José Cândido da Cruz, proprietário e arrais da caçadeira “S. Martinho” (B-139-L); Manuel Luís Patrício, arrais do bote “Salva-Vidas” (B-24-L), propriedade de José Freire Cária Júnior, tripulado por sete marítimos e empregue na pesca do tapa-esteiros; José Cária, arrais do bote “Emília” (B-7-L), propriedade de José Freire Cária; António Manuel, arrais e proprietário da canoa “Maria Júlia” (B-42-L), que operava com sete marítimos na pesca do tapa-esteiros; José António Quaresma Júnior, encarregado da lancha “Adeus Amigo” (B-85-L); José Neto Aranha, arrais, e José Neto de Aranha Júnior, pescador, da canoa “Papa Leguas” (B-36-L), que se dedicava à pesca do arrasto, propriedade de António Joaquim Relógio e outro; Eduardo José, arrais, e Abílio Feijão, pescador, da canoa “Rosalina” (B-115-L), propriedade de Eduardo José Feijão; Joaquim da Silva, proprietário e arrais do bote “S. José”, com dez tripulantes, que se empregava no tapa-esteiros; José Luíz Peixinho, arrais e proprietário da canoa “Maria Joana” (B-92-L); António José da Silva, arrais e proprietário da lancha “Três Marias” (B-187-L); João da Silva Coelho, arrais e proprietário do barco “Coelho” (B-16-L), tripulado por sete marítimos que se empregava na pesca do tapa-esteiros; Amadeu do Cravo Cordeiro, arrais do barco “Primavera” (B-43-L), propriedade de Remualdo Cordeiro; Manuel Luíz Pereira Júnior, arrais da canoa “Flôr do Mar” (B-30-L), com cinco tripulantes (incluindo o arrais), propriedade de Manuel Pereira Júnior, que se empregava na pesca do tapa-esteiros; Manuel Neto Aranha, arrais e proprietário do bote “Rato” (B-17-L); Manuel Inácio, arrais do barco “Atalaia” (B-2-L), propriedade de Joaquim Fernandes, com nove tripulantes, empregava-se no tapa-esteiros só na área do Seixal; Manuel Aranha, arrais da canoa “Maria Isabel” (B-31-L), propriedade de Maria José Prates Gomes; Francisco dos Santos Couves, arrais e proprietário do barco de pesca “Chegadinho” (B-5-L); António Farrim Júnior, arrais da lancha “Maria Emília” (B-15-L), propriedade de António Pedro Farrim, para tresmalho; António Pedro, arrais do barco “Lucinda” (B-71-L), propriedade de António Pedro Farrim, para tresmalho; Manuel Sabino Marques, arrais do barco “Maria Gertrudes” (B-18-L), propriedade de António José de Sousa; António Lucas Júnior, encarregado e proprietário do catraio “Maria Luiza” (B-167-L); Álvaro Malaquias da Silva, encarregado e proprietário da lancha “José Álvaro” (B-132-L); Luís Tavares Areias, arrais e proprietário, e José Jorge Bernardo, camarada (pescador), da embarcação “Bolinha” (B-10-L); José Gomes Paucão, proprietário e arrais, e José Gomes Paucão Júnior, camarada (pescador), do bote “Pouca Sorte” (B-72-L); Joaquim da Cruz, encarregado e proprietário do bote “Maria Manuela” (B-134-L); Manuel dos Santos, encarregado e proprietário, e Joaquim Pialgata dos Santos, camarada (pescador), da canoa “Leonor” (B-119-L); José Luiz Marques Gaspar, arrais e proprietário da caçadeira “Rosita” (B-128-L); José Galucho Farrim, arrais e proprietário da caçadeira “Joaquina” (B-100-L); Emídio Lucas, arrais e proprietário da canoa “Senhora do Cabo” (B-107-L), com três pescadores, José Ferreira de Pinho, Henrique Pastor e António Fernandes Fragateiro Lucas, e dedicava-se à pesca da corvina e tinha uma embarcação enviada ao seu serviço, a caçadeira “Maria Odete” (B-159-L), do mesmo proprietário, que era governada por António Fernandes Fragateiro Lucas; António Luiz Peixinho, arrais da caçadeira “Maria António Antónia” (B-101-L); Manuel António Gonçalves, encarregado e proprietário do bote “Maria Albertina” (B-25-L); António de Paiva Menisse, arrais e proprietário da canoa “Rosa” (B-40-L), que trabalhava com mais três pescadores, Francisco de Oliveira Rijo, Manuel Cordeiro de Almeida e Pedro Archanjo, e se dedicava à pesca da corvina; José Luiz, encarregado da caçadeira “Ferssura” (B-89-L), propriedade de Domingos Almeida; José de Almeida, encarregado e proprietário do bote “Moucho” (B-56-L); Armínio da Silva, encarregado da caçadeira “Cabrinha” (B-65-L), propriedade de Arménio da Silva; José de Almeida, encarregado e proprietário da canoa “Rosalina” (B-131-L); António Barbara, encarregado e proprietário da lancha “Seis de Julho” (B-112-L); João de Veiga, encarregado e proprietário da caçadeira “Murraceira” (B-

90-L), que se dedicava à apanha de plantas marinhas; Fernando Augusto, arrais e proprietário do bote “Teimoso” (B-13-L), que trabalhava com três pescadores, Francisco Paiva Menice, António Inácio Feijão e João de Paiva Munice Júnior, e se dedicava à pesca da corvina; Joaquim Neto Tacão, arrais e coproprietário da canoa “Deolinda” (B-48-L), sendo o outro coproprietário João Duarte, que trabalhava com três pescadores na pesca à corvina, José Gomes Soeiro, Remualdo Belo e Herminio Cebola Tacão; Joaquim da Silva Coelho Júnior, arrais e proprietário do bote “Andorinha do Tejo” (B-22-L), que operava com cinco tripulantes (incluindo o mestre) na pesca do tapa-esteiros; Luiz de Sousa Gaspar, encarregado e proprietário do catraio “Maria Gertrudes” (B-166-L); Joaquim Neto dos Santos, arrais e coproprietário do bote “António Maria”, sendo o outro coproprietário Luiz Neto; António Soeiro, arrais da canoa “Benvinda” (B-133-L), propriedade de Francisco Neto Feliciano (que incorporava a tripulação como pescador), tinha seis tripulantes e operava na pesca do tapa-esteiros; Francisco Sabrino Paucão, arrais do bote “Letícia” (B-83-L), propriedade de Joaquim Pedro Neto Júnior; Inácio de Jesus de Almeida, arrais e proprietário da caçadeira “Maria Irene” (B-93-L), que operava com o filho Inácio de Jesus de Almeida Júnior na pesca das corvinas; Francisco dos Santos Couves, arrais e proprietário da caçadeira “Maria Luíza” (B-17-L); Lourenço Pereira Rato, arrais da canoa “Senhora da Assunção” (B-45-L), propriedade de Ulisses Rodrigues Moleiro e outros, tripulado por nove marítimos (incluindo o arrais) e empregue na pesca do tapa-esteiros; Emídio de Paiva Tormenta, arrais e proprietário do barco “Resolvido” (B-12-L); Manuel Joaquim Neto Tacão, arrais e proprietário da canoa “Ivone” (B-144-L); Guilherme d’ Oliveira Cola, arrais e proprietário da canoa “Maria José” (B-174-L); Francisco dos Santos Couves Júnior, encarregado e proprietário da canoa “Lídia” (B-173-L); José Luíz Peixinho, encarregado e proprietário do bote “Santa Terezinha” (B-121-L) e da caçadeira “Elvira” (B-15-L); Francisco Marques Gaspar, arrais e proprietário do barco “Pomba” (B-4-L), que opera com um pescador Abílio Gaspar; Alfredo Neto, encarregado e proprietário da caçadeira “Bom Dia” (B-108-L); António João de Sousa, arrais e proprietário da caçadeira “Maria José” (B-102-L); Frederico Neto, encarregado e proprietário da canoa “Gaivota” (B-161-L); Alexandre Inácio Feijão, encarregado e proprietário da canoa “Luiz Primeiro” (B-177-L); Manuel da Piedade Inácio, encarregado e proprietário da chata “Maria Domitília” (B-97-L); Domingos d’ Almeida, encarregado e proprietário da caçadeira “Maria d’ Assunção” (B-69-L); Francisco dos Santos, proprietário e encarregado da caçadeira “Maria Gertrudes” (B-148-L), que em 26.09.1946 fez segunda matrícula passando a ser o encarregado Manuel Cordeiro de Almeida; José Augusto Catita, encarregado e proprietário da caçadeira “Ana Augusto” (B-104-L); José de Paiva Benice, encarregado do barco “Maria Luíza” (B-3-L), que operava com o camarada (pescador) António João Palhais Benisse; Manuel Luís Baldrico, arrais e proprietário do bote “Caçador” (B-23-L); Francisco Luiz Gouveia Baldrico, encarregado e proprietário da lancha “Palhaço” (B-194-L), para a pesca com anzol; António José Alcobia Pastor, encarregado da lancha “Julieta” (B-196-L), propriedade de Henrique Luiz da Costa; Joaquim da Paiva Benice, encarregado e proprietário da canoa “João Manuel” (B-169-L); Domingos de Almeida, encarregado da lancha “Maria de Jesus” (B-198-L), propriedade de Jacinto de Almeida; Francisco Marques Maurício, arrais e proprietário do barco “Odete” (B-113-L); António Marques Maurício, encarregado da caçadeira “Biatríz” (B-64-L), propriedade de José Joaquim Cordeiro; José Maria Baixel, encarregado e proprietário da caçadeira “Maria Elisete” (B-165-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: 80 embarcações tripuladas por 82 encarregados/arrais e por 109 pescadores.**

Seixal: João Lobato Quintino, proprietário e arrais do barco “Não é Nada e és Tudo” (B-41-L), que operava com os camaradas (pescadores) José Vicente e José Maria de Brito; João dos Santos Roque, encarregado da caçadeira “Lídia Maria” (B-124-L), propriedade de João Paulino; António Miguel, arrais e proprietário da caçadeira “Maria Gertrudes” (B-86-L); Raul Francisco, arrais e proprietário da lancha “Luíza Primeiro” (B-140-L); Luiz da Conceição Rosa, encarregado do barco “Maria José” (B-32-L), propriedade de José dos Anjos Correia; Manuel dos Anjos, arrais e proprietário da canoa “Leonilde” (B-125-L); Cláudio Rafael, arrais e proprietário da chata “Maria Luíza” (B-154-L); Mário José, arrais e proprietário da canoa “Olivia” (B-130-L); Luíz Francisco da Silva, arrais e proprietário da lancha “Maria José” (B-84-L); Francisco Nunes Rolo, encarregado e proprietário do dóri “Armindo” (B-155-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: dez embarcações tripuladas por dez encarregados/arrais e por um camarada (pescador).**

Lisboa: José André, arrais e proprietário do bote “Vaidoso” (B-41-L); Manuel Loureiro, encarregado da lancha “Alice Maria” (B-150-L), propriedade de Alice Maria; Augusto Martins, arrais e proprietário da canoa “Boa Viagem” (B-53-L); Rodrigo de Almeida, encarregado, e José Garcia de Almeida, camarada, do barco “Muita Sorte” (B-51-L); João Pedro Rodrigues, encarregado da lancha de pesca

“Maria Tito” (B-149-L), propriedade de João Vital Pereira¹⁶⁸; Francisco Rodrigues, encarregado do bote “Virginia” (B-189-L), propriedade de João Vital Pereira; Gonçalo António Nunes da Silva, encarregado e proprietário da lancha “Palhaço” (B-192-L); Gabriel Pedro, arrais e proprietário do bote “Natal” (B-195-L); Bernardino Passos, arrais e proprietário da lancha “Arminda” (B-199-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: nove embarcações tripuladas por nove encarregados/arrais e por um camarada (pescador).**

Alcochete: José Maria Garret, encarregado da lancha “Amália” (B-188-L), propriedade de Ezequiel Antunes; Carlos Fernandes, encarregado e proprietário da canoa “Furão” (B-67-L), com licença de tresmalho e diversas; José Caetano Tavares da Costa, arrais e proprietário da canoa “Carolina” (B-35-L); Pedro José Rebelo, encarregado e proprietário do saveiro “Salvadora” (B-91-L); Francisco Parrela, encarregado e proprietário da caçadeira “Maria Júlia” (B-88-L); Antero Lopes da Fonseca, encarregado e proprietário da lancha “Fonseca” (B-183-L); Joaquim José Lopes Figueiredo, encarregado e proprietário da caçadeira “Leonor Lopes” (B-114-L); Joaquim Barrinha, encarregado e proprietário da caçadeira “maria Luiza” (B-184-L); Custódio dos Santos Ballegas, encarregado e proprietário da lancha “Atalaia” (B-142-L); Francisco José Salvação, encarregado e proprietário da lancha “Emília” (B-127-L); Luiz de Oliveira Gaspar, encarregado e proprietário da caçadeira “José Luiz” (B-143-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: onze embarcações tripuladas por onze encarregados (equivalente a arrais).**

Samouco: António Faustino Castanheira, arrais e proprietário da canoa “Virgínia” (B-20-L), que operava com dois pescadores: Bernardino de Oliveira Soares e Raul dos Santos Ferreira Júnior, tendo o primeiro sido substituído por José Jorge Fernandes (em 1.11.1946); António de Jesus Pintado, encarregado, e Bernardino de Oliveira Soares, camarada, do bote “Maria Alice” (B-28-L); José Luiz Castanheira, encarregado e coproprietário do bote “Atalaia” (B-19-L), sendo o outro coproprietário José Tavares da Silva Farcão, e operava com um pescador José Alexandre de Alcântara (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: três embarcações tripuladas por três encarregados (equivalente a arrais) e um camarada (pescador).**

Barra-a-Barra (Lavrado): António de Almeida, encarregado e proprietário do dóri “Espada” (B-153-L); Manuel José Amador, encarregado e coproprietário da lancha “Altívio” (B-197-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: duas embarcações tripuladas por dois encarregados (equivalente a arrais).**

Moita: José Miranda Balseiro, encarregado e proprietário da chata “Balseiro” (B-76-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: uma embarcação tripulada por um encarregado (equivalente a arrais).**

Alhos Vedros: Alfredo Marques Estaca, encarregado e proprietário da lancha “Ligeira” (B-82-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: uma embarcação tripulada por um encarregado (equivalente a arrais).**

Caramujo: António David, arrais da lancha “Feliz Consorte” (B-34-L), propriedade de David António (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: uma embarcação tripulada por um arrais.**

Azambuja: António Maria da Piedade Marques, encarregado e proprietário do saveiro “Maria Sasua” (B-117-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: uma embarcação tripulada por um encarregado.**

Alhandra: Rui Germano Duarte, arrais e proprietário do saveiro “Celeste” (B-138-L) (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: uma embarcação tripulada por um arrais.**

Olivais: Henrique Marques, encarregado do bote “Tenho Inveja” (B-26-L), com 2,49 e tonelagem bruta, propriedade de Henrique Marques Ferreira (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52). **Resumo: uma embarcação tripulada por um encarregado (equivalente a arrais).**

¹⁶⁸ Constam desta embarcação as condições de matrícula: “são feitas duas partes, sendo uma para o barco e outra para o tripulante” (DMB, Livro 2 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 38v-39).

Para o **ano de 1969** verificámos que o número de embarcações a operar nas artes não especificadas, e com rol de tripulação, exigência obrigatória para poderem operar, reduziu abruptamente, em todas as comunidades piscatórias, mas especialmente no Montijo, e naturalmente isso contribuiu para a acentuada quebra dos desembarques nos portos do rio Tejo, em linha com a situação verificada nos principais portos nacionais.

A seguir transcrevemos para o ano de 1969, por zonas de residência dos proprietários das embarcações, conforme era declarado no ato de matrícula da tripulação (informação importante, pois como se verá nem todos eram da zona rio Tejo), os nomes dos encarregados/arraís e os nomes e as matrículas das embarcações. Os dados dizem respeito às matrículas de tripulação realizadas para embarcações de pesca local que operavam com artes não especificadas nesta Delegação Marítima, e não contemplam os indivíduos que embarcavam irregularmente (sem integrarem o rol de tripulação), sendo de salientar que isso acontecia de forma frequente, especialmente na arte do tapa-esteiros, que era a mais representativa, e muito provavelmente haveria muitos pescadores menores de idade nesta situação.

Montijo: José Galricho Farrim, arrais da caçadeira “Joaquina” (B-100-L); Alfredo Neto, encarregado da caçadeira “Bom Dia” (B-108-L); Joaquim Tavares Fontes, arrais da lancha “Maria Leonor” (B-319-L); José Neto Aranha, arrais da canoa “Estrela do Dia” (B-20-L); José Neto Aranha Júnior, arrais da lancha “Maria Antonieta” (B-302-L); António de Paiva Menice, arrais da canoa “Rosa” (B-40-L); Frederico Neto, encarregado do catraio “Frederico” (B-272-L); Abílio José Feijão Júnior, encarregado da canoa “Maria Deolinda” (B-169-L); José da Silva Júnior, encarregado da caçadeira “Maria José” (B-102-L); Álvaro Malaquias da Silva, encarregado da lancha “José Álvaro” (B-132-L); José de Almeida, encarregado da canoa “Rosalinda”; Domingos Custódio, arrais da lancha “Maria Olinda” (B-250-L); António Fernando F. Lucas, arrais da caçadeira “Maria Odete” (B-159-L); João da Veiga, encarregado da caçadeira “Murraceira” (B-90-L); Emídio Lucas, arrais da caçadeira “Primeiro do Ano” (B-249-L); Augusto José de Oliveira, encarregado do barco “Fluvial” (B-37-L); Francisco José Salvação, encarregado do bote “Emília” (B-15-L); José da Silva Almeida, encarregado da caçadeira “Santa Margarida” (B-365-L); Joaquim Neto dos Santos, arrais do bote “Atalaia” (B-2-L); António Paiva Munice, arrais da caçadeira “Fersura” (B-89-L); Guilherme de Almeida Cola Júnior, arrais da canoa “Maria José” (B-174-B); Joaquim da Cruz, encarregado do bote “Maria Manuela” (B-134-L); José Gomes Paucão Júnior, encarregado do catraio “Maria Odete” (B-167-L); Alexandre Inácio Feijão, encarregado da canoa “Luís Primeiro” (B-177-L); Manuel Luís Pereira Júnior, arrais da caçadeira “Maria Alice” (B-234-L); António Luís Selva Gaspar, encarregado do barco “Samba” (B-44-L); Henrique Pastor, encarregado da lancha “Julieta” (B-196-L); António Joaquim Oliveira Boiões, encarregado da lancha “António José” (B-352-L); Francisco Manuel dos S. Peixinho, encarregado da caçadeira “Elvira” (B-95-L); José Luís Peixinho, encarregado do bote “Santa Terezinha” (B-121-L); Luís de Sousa Gaspar, encarregado da canoa “Maria Gertrudes” (B-161-L); Joaquim Neto dos Santos, arrais da caçadeira “Maria Carlota” (B-233-L); Manuel Luís da P. Peixinho, encarregado canoa “Luís Manuel” (B-264-L); Francisco Mateus Lopes, encarregado da caçadeira “Aldeola” (B-74-L); João Fernandes Fragateiro, arrais da caçadeira “Gertrudes Maria” (B-136-L); José Luís Valente Gaspar, encarregado da caçadeira “José Luís” (B-143-L); Francisco dos Santos Couves Júnior, encarregado da canoa “Lídia” (B-173-L); Joaquim Pialgata dos Santos, encarregado da canoa “Leonor”; José Maria Couves, encarregado da caçadeira “Maria Gertrudes” (B-148-L); Virgílio Augusto dos Santos, encarregado da lancha “Duas Marias” (B-215-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: 40 embarcações tripuladas por 40 encarregados/arraís.**

Barreiro: António de Oliveira, encarregado da lancha “Jesus Maria” (B-279-L) e da canoa “Carlos de Almeida” (B-349-L); Joaquim Lourenço Antunes, arrais do bote “Margarida” (B-135-L); Ernesto da Silva Figueiredo, encarregado do bote “Galeote Segundo” (B-354-L); Zeferino Antunes Pereira, encarregado da lancha “Joaquim Manuel” (B-304-L); José Miguel Júnior, arrais da lancha “Rosa” (B-295-L); António Rodrigues, arrais da canoa “Luiza” (B-111-L); Zeferino Antunes Pereira, encarregado da lancha “Vitor” (B-334-L); Manuel Neves, encarregado da lancha “Catarina da Cunha” (B-204-L); José de Oliveira, encarregado do bote “Luso” (B-77-L); Guilherme Belo, encarregado do barco “Caipira” (B-172-L); Rogério Belo, encarregado do barco “Cigano” (B-291-L); Joaquim dos Santos Torres, encarregado da lancha “Albertina” (B-211-L); António da Cunha, encarregado do bote “Maria Amélia” (B-357-L); Augusto dos Santos, encarregado da canoa “Maria Adelaide” (B-346-L); Domingos de Almeida, encarregado do bote “Maria Lisete” (B-344-L); Luís Augusto Almeida Lopes, lancha “Turila” (B-315-L); Manuel Joaquim Guimarães, encarregado do bote “Tereza” (B-23-L); Manuel Gonçalves Correia, encarregado da lancha “15 de Janeiro” (B-331-L); Isidoro Pereira, encarregado do dori “Emília da Padeira” (B-161-L); João Francisco, encarregado da lancha “Joaquim António” (B-202-L); António Ribeiro, encarregado da lancha “Venturosa Existe” (B-336-L); Francisco António

de Rita, encarregado da lancha “Josefina Rosa” (B-47-L); Jacinto da Rita, encarregado da lancha “Dois Irmãos” (B-96-L); Rogério dos Santos Belo, encarregado da chata “Maria Gertrudes” (B-358-L); João Rodrigues Ramos, encarregado da lancha “Ana Maria” (B-256-L); Francisco da Cruz, encarregado da caçadeira “Cravo Rocho” (B-231-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: 27 embarcações tripuladas por 26 encarregados/arrais.**

Baixa da Banheira: João Marta, encarregado da lancha “Samuel António” (B-332-L); José Maria Joaquim, encarregado da chata “José Costa” (B-364-L); Jacinto Gonçalves Zé, arrais da canoa “Jacinto Américo” (B-366-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: três embarcações tripuladas por três encarregados/arrais.**

Palhais: Manuel José Lino, encarregado do catraio “Lorde” (B-362-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: uma embarcação tripulada por um encarregado (equivalente a arrais).**

Barra-a-Barra (Lavrado): Serafim Teixeira Machado, encarregado do bote “Sesimbrum” (B-369-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: uma embarcação tripulada por um encarregado (equivalente a arrais).**

Alcochete: António Tavares Fontes, arrais da canoa “Maria Rosa” (B-360-L); Carlos Fernandes, encarregado da canoa “Furôa” (B-67-L); Fernando Luís Peixinho, encarregado da canoa “Maria de Jesus” (B-305-L); Manuel Chefe, encarregado da lancha “Fernanda” (B-180-L); Jaime Rosa Chefe, encarregado do saveiro “Salvadora” (B-91-L); Joaquim Barrinha, encarregado da caçadeira “Maria Luiza” (B-184-L); António Garret, encarregado da lancha “Amália” (B-188-L); Manuel Ferreira Peixinho, encarregado da lancha “Maria de Jesus” (B-227-L); Audifácio Luís Chefe, encarregado da caçadeira “Maria Augusta” (B-269-L); Mário Ribeiro D’Almeida, encarregado do bote “Manuel Agostinho” (B-286-L); Antero Lopes da Fonseca, encarregado da lancha “Fonseca” (B-183-L); Custódio dos Santos Balegas, encarregado da caçadeira “Atalaia” (B-307-L); António Luís Gonçalves Pires, encarregado da caçadeira “Maria de Fátima” (B-113-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: treze embarcações tripuladas por treze arrais/encarregados.**

Samouco: António Faustino Castanheira, arrais da canoa “Primavera” (B-283-L); Manuel Bernardo, arrais do bote “Marítimo” (B-368-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: duas embarcações tripuladas por dois arrais.**

Lisboa: António Correia, encarregado do bote “Maria de Fátima” (B-314-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: uma embarcação tripulada por um encarregado (equivalente a arrais).**

Murtosa: João Amaro da Silva, arrais da lancha “Primeira Flôr” (B-238-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: uma embarcação tripulada por um arrais.**

Azambuja: José Marques, arrais do saveiro “Esperança” (B-110-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: uma embarcação tripulada por um arrais.**

Seixal: António José Rochinha, encarregado do bote “Maria Rochinha” (B-229-L); João Narciso, arrais do barco “Maria Narciso” (B-361-L); Manuel de Bastos de Almeida, encarregado da canoa “Senhora da Rocha” (B-367-L) (DMB, Livro 6 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28). **Resumo: três embarcações tripuladas por três encarregados/arrais.**

A seguir representamos graficamente, por zonas de residência dos proprietários das embarcações, o número de encarregados/arrais e de embarcações em atividade de acordo com as matrículas de tripulação, nos anos de 1946 e de 1969 (ou seja, a informação discriminada anteriormente). Uma primeira constatação: o número de embarcações é igual ao número de arrais/encarregados, o que resulta de cada proprietário ser o arrais/encarregado da sua própria embarcação, situação comum na pequena pesca artesanal local. Uma segunda constatação, é a notória dimensão da frota da comunidade piscatória do Montijo em 1946, e é ainda mais notório o seu decréscimo entre 1946 e 1969, enquanto expandia a frota da comunidade piscatória do Barreiro. Uma

terceira constatação, a comunidade piscatória de Alcochete aparece com maior frota de pesca do que a comunidade do Seixal, sendo esta última a que tem no passado maiores feitos na indústria da pesca. Por fim, é igualmente notória a diversidade de zonas de residência dos proprietários das embarcações de pesca, destacando-se ainda os muitos provenientes de Aveiro e Murtosa, ainda que em 1969 já fossem quase residuais.

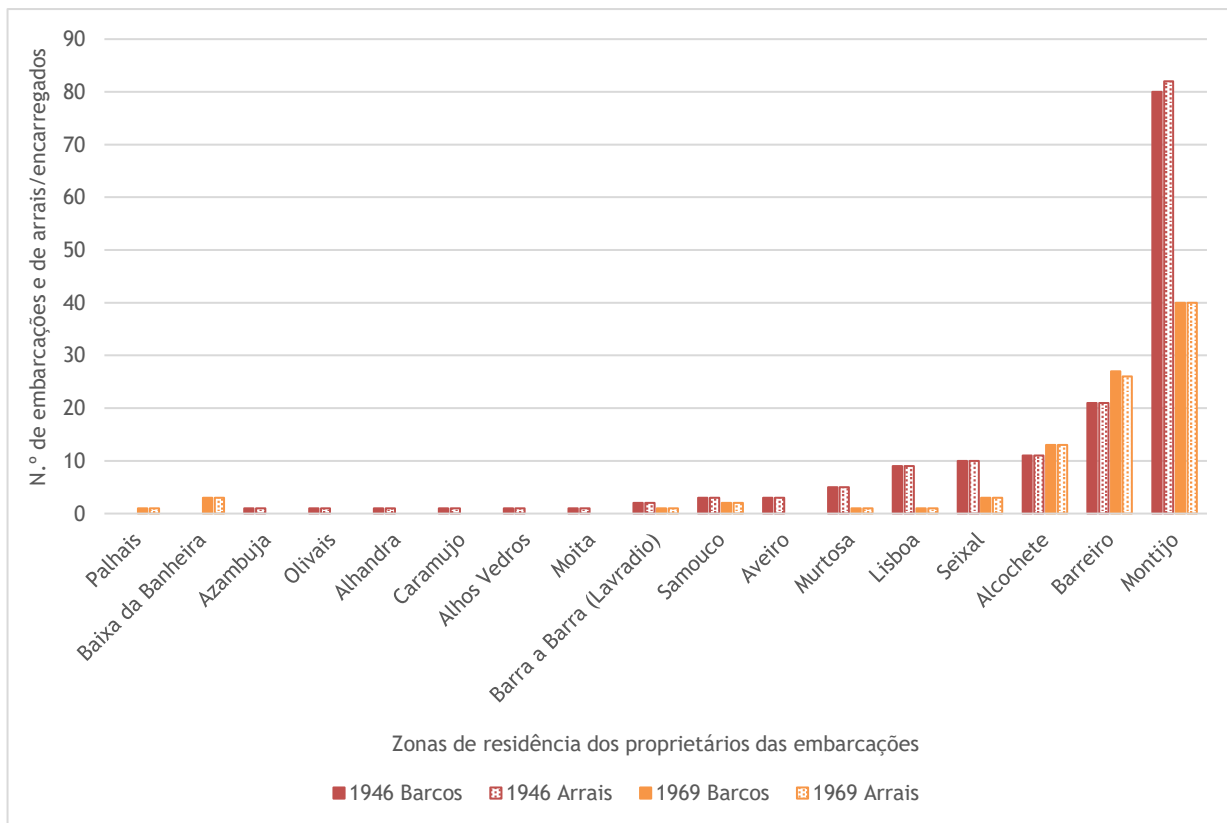


GRÁFICO 43 | Número de embarcações de pesca local e número de arrais/encarregados, por zonas de residência dos proprietários das embarcações, em 1946 e 1969, na Delegação Marítima do Barreiro.

Fonte: DMB, Livro 2 - Matricula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1945/1951, fl. 30v-52; Livro 6 - Matricula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1960/1962, fl. 1-28.

Nota: Os dados só consideram as embarcações que operaram com rol de tripulação, sendo de salientar que muitas poderá haver que laboraram sem rol de tripulação, e outras haverá que apresentaram o rol de tripulação à Delegação Marítima do Barreiro, e foi aceite, e no quotidiano operaram com outra tripulação, incluindo com pescadores menores de idade.



FIGURA 42 | Canoa “Inveja”, registo n.º B-61-L, que tinha como proprietário e arrais Manuel Nunes. Da direita para a esquerda, o arrais Manuel Nunes (Manel Marujo), António Luís Gaspar, Augusto Boia, Joaquim (da) Sequeira e o cão mascote de nome “Queres-Saber”. A companhia está a colocar o almoço ao lume, o arrais segura um “galhudo” (pequeno cação escalado conservado na salga), e aos seus pés sobre o bailéu está a lenha usada no fogão (c. 1950). Comunidade piscatória do Montijo. Fotografia gentilmente cedida por Rui Nunes, descendente de uma família de pescadores.



FIGURA 43 | Ao fundo, a canoa “Vaquinha”, registo n.º B-4-L, com 2,964 de tonelagem bruta, propriedade de Francisco da Silva Coelho, fundeada no pesqueiro com o batel de paus e redes à sua popa, em preparação para armar o lance. Esta embarcação integrava como enviada (levava o peixe à lota da Ribeira Nova) a companhia de Manuel Nunes, conhecido por “Manel Marujo”, proprietário e arrais do bote tapa-esteiros “Inveja”, registo n.º B-61-L, de onde foi fotografada (c. 1955). Comunidade piscatória do Montijo. Fotografia gentilmente cedida por Rui Nunes, descendente de uma família de pescadores.

III.1.15.7.3. Delegação Marítima de Vila Franca de Xira: embarcações e pescadores.

Esta Delegação Marítima, que em 1933 refletia uma tendência sustentada de aumento do número de embarcações de propulsão a vela e remos de pequena dimensão, potência e autonomia, adequadas para a pesca em águas de transição de baixa profundidade, inicia esta série em ascendente, mas logo regista uma quebra brusca no número de registos e na tonelagem das embarcações, curiosamente no último ano do século XX em que a economia portuguesa registaria um excedente comercial (em 1943).

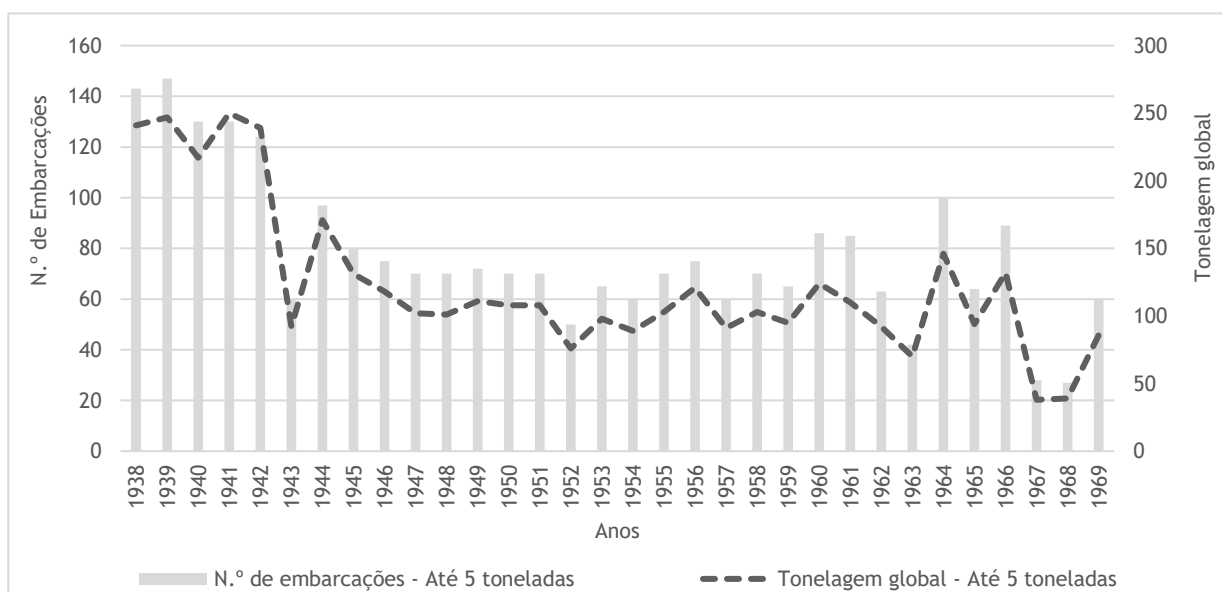


GRÁFICO 44 | Número de embarcações de propulsão a vela ou remos e respetiva tonelagem, afetas à pesca e ativas no espaço de jurisdição da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: No gráfico acima indicámos a quantidade e tonelagem das embarcações registadas em Vila Franca de Xira e que num determinado dia estavam em atividade (não engloba, portanto, as que não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.68.

Após o decréscimo brusco do número de embarcações a vela e remos no ano de 1943, cujo motivo os dados não permitem explicar, observa-se no ano seguinte um esforço de reequilíbrio, e a partir daí o número de registos variou entre as 60 e as 80 embarcações por ano, alguns anos acima e outros abaixo, com tendência de decréscimo a partir de 1967. As tradicionais embarcações a vela e remos, que durante décadas estiveram ao serviço dos pescadores vilafranquenses, acabariam reduzidas a números marginais no final deste período, quer em número de embarcações registadas, quer na sua tonelagem. Para se ter uma ideia do decréscimo, em 1967 já só aqui estavam registadas 28 embarcações a vela e remos com uma capacidade de 38 toneladas, o que representa em média por embarcação uma capacidade de 1,4 toneladas. No ano seguinte esse valor tinha decrescido para 27 embarcações com uma capacidade de 39 toneladas, e em 1969 é que subiu para 60 embarcações com 86 toneladas de capacidade (Ministério da Marinha, 1970a, p. 86-87, 1970b, p. 90-91, 1971, p. 92-93).

Por se tratar de uma comunidade de pescadores fluvio-estuarina, provida essencialmente de embarcações a vela e remos menores, de capacidade igual ou inferior a duas toneladas, o programa de subsidiação à renovação da frota da grande pesca não teve aqui qualquer impacto, somente existe algum impacto durante a segunda fase do Plano de Fomento das Pescas Nacionais.

Por isso mesmo, as primeiras cinco embarcações de propulsão a motor até às cinco toneladas foram registadas e começaram aqui a laborar em 1966, e só em 1968 é que aqui foram registadas e começaram a laborar duas embarcações a motor com capacidade fixada entre 5,1 a 25 toneladas.

O crescimento foi vertiginoso, e em 1969 já aqui estavam registadas 42 embarcações a motor com capacidade até às 5 toneladas, com uma tonelagem global de 140 toneladas, e seis com capacidade entre 5,1 a 25 toneladas, com uma tonelagem global de 38 toneladas.

Estas 48 embarcações a motor eram as que se aventuravam para além do mar da Palha, e visitavam a zona de entrecabos e águas marítimas adjacentes.

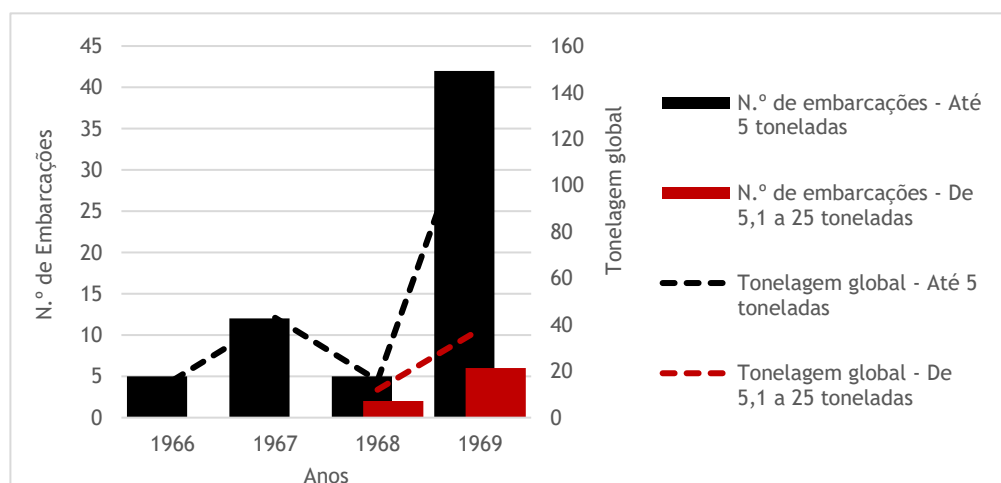


GRÁFICO 45 | Número de embarcações de propulsão a motor e respetiva tonelagem, afetas à pesca e ativas no espaço de jurisdição da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, entre 1966 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: Os dados foram obtidos por inquérito realizado todos os anos no dia 31 de julho, e correspondem às embarcações registadas em Vila Franca de Xira que nesse dia estavam em atividade (não engloba, portanto, as que não estavam em atividade). Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.68.

O número de pescadores inscritos na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira e efetivamente em atividade, que vinha crescendo desde 1933, começou a decrescer de forma sistemática na década de 1940, de certa forma acompanhando a redução do número de embarcações a remos e velas, e só teve uma ligeira retoma no final do Estado Novo, em especial em 1969, por via da introdução nas pescarias das novas embarcações de propulsão a motor. A redução afetou os pescadores de maior e menor idade quase com a mesma intensidade, ainda que as oscilações tenham sido mais intensas na evolução do número de pescadores menores de idade.

Foi em 1963 que se registou a primeira maior quebra no número de pescadores inscritos, estando nesse ano registados só 48 pescadores maiores e três menores (Ministério da Marinha, 1964, p. 58-59). A segunda maior quebra aconteceu em 1968, ano em que estavam registados 42 pescadores maiores e dois menores (Ministério da Marinha, 1970b, p. 90-91). No ano seguinte, por via da dinamização das embarcações a motor, o número de pescadores aqui inscritos subiu para 144 maiores e oito menores (Ministério da Marinha, 1971, p. 92-93).

Os pescadores faziam exclusivamente a pesca com artes não especificadas, que hoje designamos de pesca polivalente, ou pesca de artes diversificadas, onde se inclui aparelhos de anzol, armadilhas, linhas, alcatruzes, ganchorras, tresmalhos, savaras, branqueiras, redes de emalhar, sacadas e toneiras, mas também utilizavam a chincha, devidamente licenciados para o efeito. Sabemos isso porque em 3 de agosto de 1937, pelo ofício n.º 339, o Delegado Marítimo de Vila Franca de Xira comunicou ao seu homólogo do Barreiro que esteve perante si Américo da Silva Padinha, camarada na bateira registo n.º V.F. 503 F., queixando-se de que estava a operar com a chincha próximo da ponte do Seixal e foi-lhe dado ordem de apreensão das redes e da embarcação pelo Delegado Marítimo do Barreiro, o que foi feito indevidamente porque a embarcação em causa estava autorizada a operar com essa arte por Despacho do Ministro da Marinha de 3 de abril de 1935, tal como constava da Circular n.º 2347/P.15-8-491, de 4 de abril de 1935, do Departamento Marítimo do Centro (AHM, Fundo/Núcleo 194 = Delegação Marítima do Barreiro. Unidade de Instalação: 374 - Processos de Pesca "Tapa Esteiros").

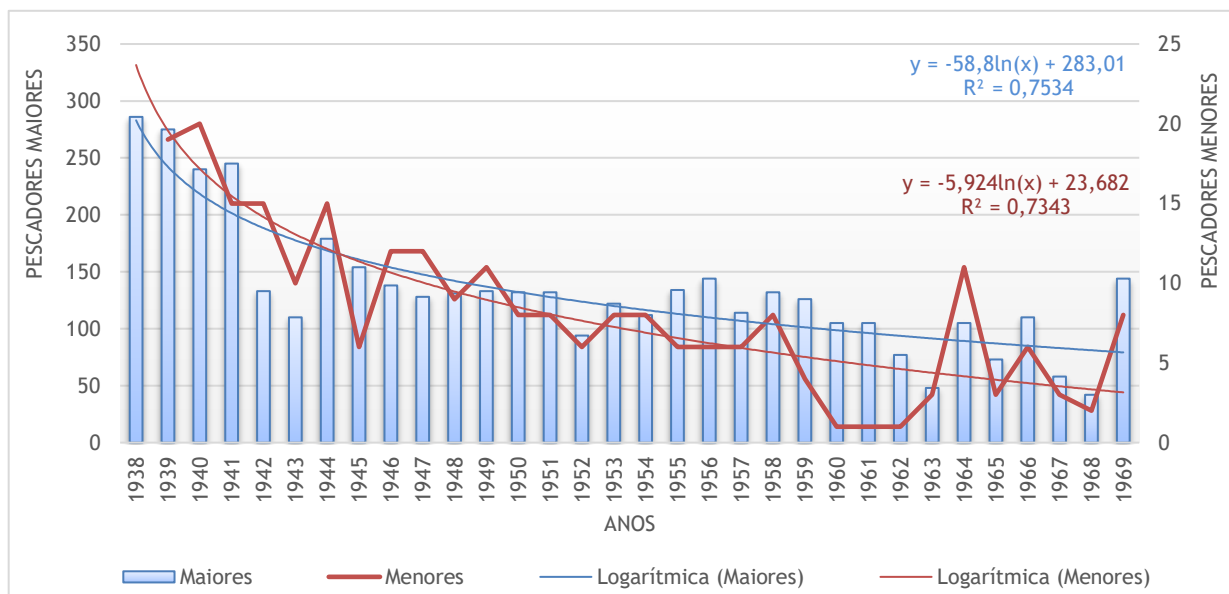


GRÁFICO 46 | Número de pescadores - maiores e menores de idade - inscritos na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira e em efetiva atividade entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 52-53; 1940b, p. 52-53; 1941, p. 54-55; 1942, p. 58-59; 1943, p. 62-63; 1944, p. 60-61; 1946, p. 62-63; 1947, p. 66-67; 1949a, p. 40-41; 1949b, p. 40-41; 1950, p. 42-43; 1951, p. 42-43; 1955, p. 44-45; 1957a, p. 48-49; 1957b, p. 48-49; 1957c, p. 50-51; 1957d, p. 50-51; 1957e, p. 50-51; 1958a, p. 50-51; 1958b, p. 50-51; 1959, p. 50-51; 1960, p. 52-53; 1961, p. 56-57; 1962, p. 60-61; 1963, p. 58-59; 1964, p. 58-59; 1966b, p. 90-91; 1967, p. 90-91; 1968, p. 84-85; 1970a, p. 86-87; 1970b, p. 90-91; 1971, p. 92-93.

Notas: No gráfico acima indicamos o número de pescadores maiores e menores de idade registados na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira e que num determinado dia estavam efetivamente em atividade (não engloba, portanto, os registados que nesse dia não estavam em atividade). Em 1938 essa informação foi registada no dia 30 de junho, e nos restantes anos o registo foi realizado sempre no dia 31 de julho. Os dados dos pescadores inscritos não englobam os tripulantes que pudessem andar nas embarcações (que não pescadores inscritos) (Ministério da Marinha, 1961, p. 56-57). Entendia-se como “menores” os pescadores registados com menos de 21 anos, e como “maiores” os pescadores registados de 21 anos e mais, baliza de idade que vinha do antecedente (Ministério da Marinha, 1967, p. 90-91). Os dados de 1938 agregam os pescadores maiores e menores de idade, e devem ser considerados com reservas. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.69.

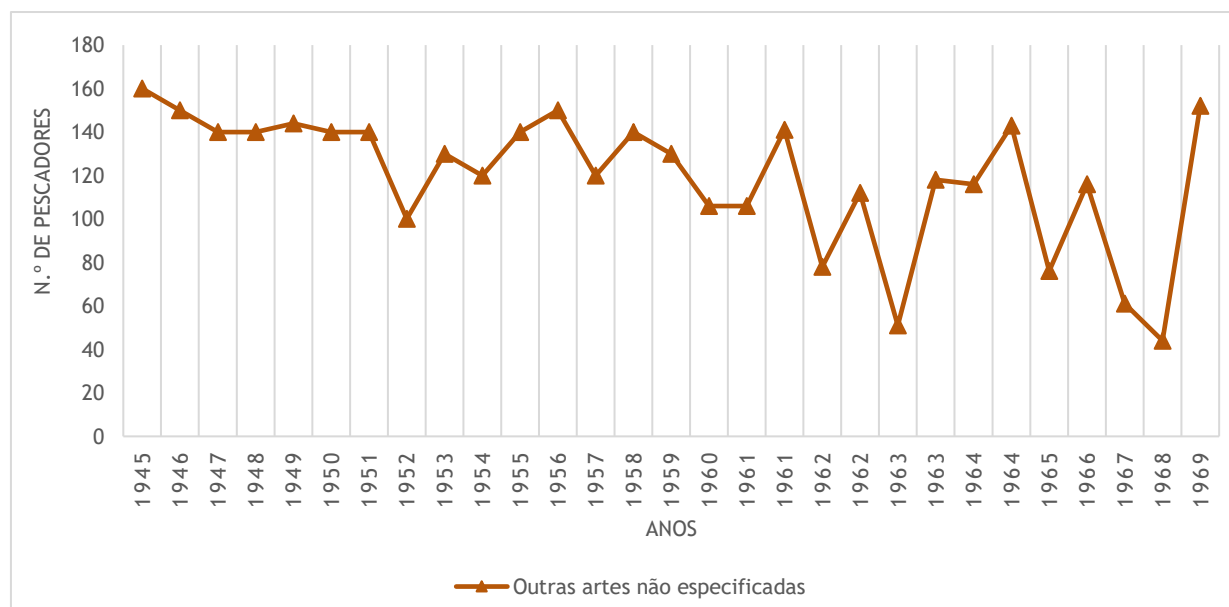


GRÁFICO 47 | Número de pescadores de Vila Franca de Xira matriculados nas artes de pesca mais importantes, entre 1945 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1947, p. 70-71; 1949a, p. 44-45; 1949b, p. 44-45; 1950, p. 46-47; 1951, p. 46-47; 1955, p. 48-49; 1957a, p. 52-53; 1957b, p. 52-53; 1957c, p. 54-55; 1957d, p. 54-55; 1957e, p. 54-55; 1958a, p. 54-55; 1958b, p. 54-55; 1959, p. 54-55; 1960, p. 56-57; 1961, p. 60-61; 1962, p. 64-65; 1963, p. 62-63; 1964, p. 62-63; 1966b, p. 94-95; 1967, p. 96-97; 1968, p. 90-91; 1970a, p. 94-95; 1970b, p. 96-97; 1971, p. 94-95.

Notas: Os dados foram obtidos por inquérito, realizado todos os anos no dia 31 de julho, e correspondem aos pescadores registadas em Vila Franca de Xira que nesse dia estavam em atividade (não engloba, portanto, as que não estavam em atividade). Nos anos de 1938 e 1945 não existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.70.

Este conjunto de artes classificado estatisticamente como artes não específicas, sistema característico da pequena pesca local, era responsável pelo sustento económico dos marítimos das três principais comunidades piscatórias da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, e tinha por isso uma grande relevância social. O que ainda hoje se verifica.

Importa ainda referir que, porventura devido a lapso estatístico, em alguns anos aparecem mais pescadores matriculados nesta importante arte (ou conjunto de artes) do que o conjunto total de pescadores registados em Vila Franca de Xira, como se observa na zona de faixas diagonais ascendentes de cor preta no gráfico a seguir. Isso aconteceu depois de 1945, ano em que começam a ser publicados os dados dos pescadores registados em artes diversas, e verificou-se nos anos de 1948 (131 pescadores no geral e 140 nas artes mais importantes), 1953 (122 pescadores no geral e 130 nas artes mais importantes), 1958 (132 pescadores no geral e 140 nas artes mais importantes), 1963 (48 pescadores no geral e 51 nas artes mais importantes) e 1968 (42 pescadores no geral e 44 nas artes mais importantes).

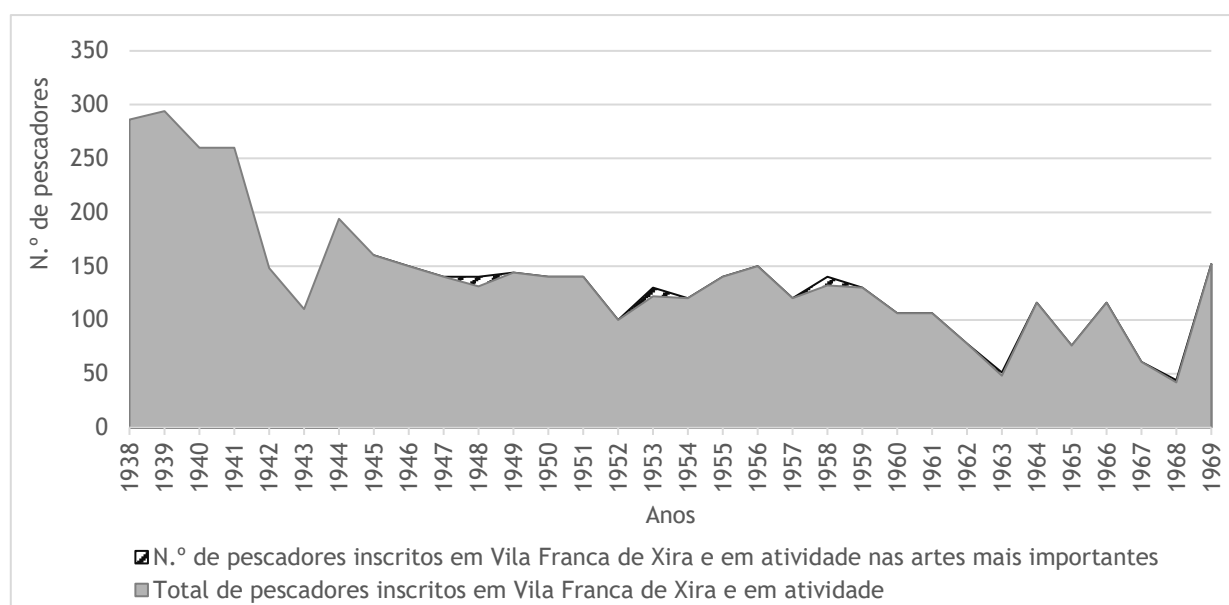


GRÁFICO 48 | Comparação do número total de pescadores matriculados em Vila Franca de Xira e em atividade nas artes mais importantes com o número total de pescadores matriculados em Vila Franca de Xira e em atividade, entre 1938 e 1969.

Fonte: Ministério da Marinha, 1940a, p. 15, 52-53; 1940b, p. 13, 52-53; 1941, p. 18, 54-55; 1942, p. 58-59, 62-63; 1943, p. 62-63, 66-67; 1944, p. 60-61, 64-65; 1946, p. 62-63, 66-67; 1947, p. 66-67, 70-71; 1949a, p. 40-41, 44-45; 1949b, p. 40-41, 44-45; 1950, p. 42-43, 46-47; 1951, p. 42-43, 46-47; 1955, p. 44-45, 48-49; 1957a, p. 48-49, 52-53; 1957b, p. 48-49, 52-53; 1957c, p. 50-51, 54-55; 1957d, p. 50-51, 54-55; 1957e, p. 50-51, 54-55; 1958a, p. 50-51, 54-55; 1958b, p. 50-51, 54-55; 1959, p. 50-51, 54-55; 1960, p. 52-53, 56-57; 1961, p. 56-57, 60-61; 1962, p. 60-61, 64-65; 1963, p. 58-59, 62-63; 1964, p. 58-59, 62-63; 1966b, p. 90-91, 94-95; 1967, p. 90-91, 96-97; 1968, p. 84-85, 90-91; 1970a, p. 86-87, 94-95; 1970b, p. 90-91, 96-97; 1971, p. 92-95.

Notas: Sobrepusimos o número de pescadores matriculados em Vila Franca de Xira e em atividade nas artes mais importantes ao número total de pescadores matriculados em Vila Franca de Xira e em atividade, maiores e menores de idade, entre 1938 e 1969. Sabemos que estes pescadores estavam efetivamente em atividade porque foram contabilizados por inquérito (no ano de 1938 realizado no dia 30 de junho, e nos restantes anos realizado sempre no dia 31 de julho). Os dados estão disponíveis para consulta nos Apêndices I.69 e I.70.

O regime de subsidiariedade da organização do trabalho nas águas do estuário dizia respeito a todos, mas era sobretudo alimentado pelos pescadores matriculados em Vila Franca de Xira. Eram eles que no verão mais se matriculavam nas artes da grande pesca em Lisboa, e no inverno nas artes polivalentes das águas estuarinas, então classificadas como artes não especificadas.

É por esse motivo que nos inquéritos anuais realizados aos pescadores, cujos dados analisámos anteriormente, havia quase sempre mais marítimos matriculados em Lisboa na contagem de 31 de julho do que na contagem de 31 de dezembro. É que no inverno os marítimos deslocavam-se das grandes artes de pesca marítimas para as pequenas artes de pesca lacustres nas delegações marítimas do Tejo, sobretudo em Vila Franca de Xira.

No gráfico a seguir quase sempre aparecem mais pescadores matriculados no inverno do que no verão, e quando isso não acontece o número de pescadores com registo no verão coincide com o número de pescadores com registo no inverno, o que é elucidativo dessa reafecção de marítimos em função da estação do ano.

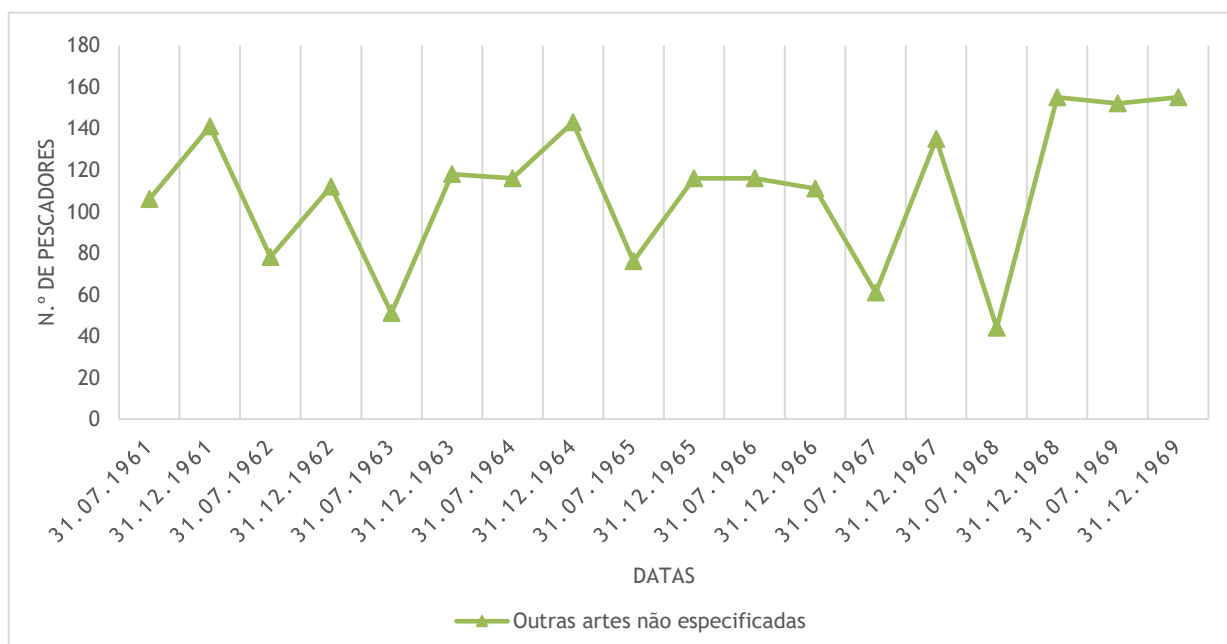


GRÁFICO 49 | Número de pescadores matriculados nas artes de pesca mais importantes de Vila Franca de Xira, em 31 de julho e 31 de dezembro de cada ano, entre 1961 e 1969. Comparação Verão/Inverno.

Fonte: Ministério da Marinha, 1962, p. 64-65; 1962, p. 66-67; 1963, p. 62-63; 1963, p. 64-65; 1964, p. 62-63; 1964, p. 64-65; 1966b, p. 94-95; 1966b, p. 96-97; 1967, p. 96-97; 1967, p. 98-99; 1968, p. 90-91; 1968, p. 92-93; 1970a, p. 94-95; 1970a, p. 92-93; 1970b, p. 96-97; 1970b, p. 98-99; 1971, p. 94-95; 1971, p. 96-97.

Notas: Os dados estão disponíveis para consulta no Apêndice I.70.



FIGURA 44 | Imigrantes setentrionais em Vila Franca de Xira: (i) Varinos a consertar redes no cais de Vila Franca de Xira; (ii) Barcos varinos na margem do rio junto ao largo 5 de Outubro e Rua 1.º de Dezembro, em 1930; e (iii) Folclore típico trazido pelos imigrantes setentrionais para a borda d'água (c. 1950).

Fontes: <http://artigosjornaljoaoosemana.blogspot.com/2015/06/pescadores-vareiros-no-rio-tejo.html> (fotografias i e ii) (08.10.2019). <http://olimpioguedelha.solxira.com/2011/05/folclore.html> (fotografia iii) (08.10.2019).

III.1.15.7.4. Pescarias de águas marítimas - artes, espécies e produto da pesca - nas Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira.

As espécies de peixes demersais foram as mais desembarcadas nas Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira, tal como aconteceu no porto de Lisboa, com destaque para a marmota, o pargo, o cachucho, os cações, leitões e lixas, as raias e semelhantes, os linguados e azevias, a pescada, o besugo e o peixe-espada, como se evidencia no gráfico seguinte que representa por cada espécie as toneladas totais desembarcadas nas Delegações de Lisboa no Tejo e o valor de venda considerando todo o período entre 1938 e 1969. Ainda que, diga-se, os quantitativos desembarcados ao longo de todo o período são praticamente residuais quando comparados com os registados no porto de Lisboa (entre 1938/69, em Lisboa foram desembarcadas 1.124.636,9 ton que foram comercializadas por 6.097.478,7 contos, e nas Delegações de Lisboa no Tejo foram desembarcadas 11.406,4 ton que foram comercializadas por 63.367,2 contos).

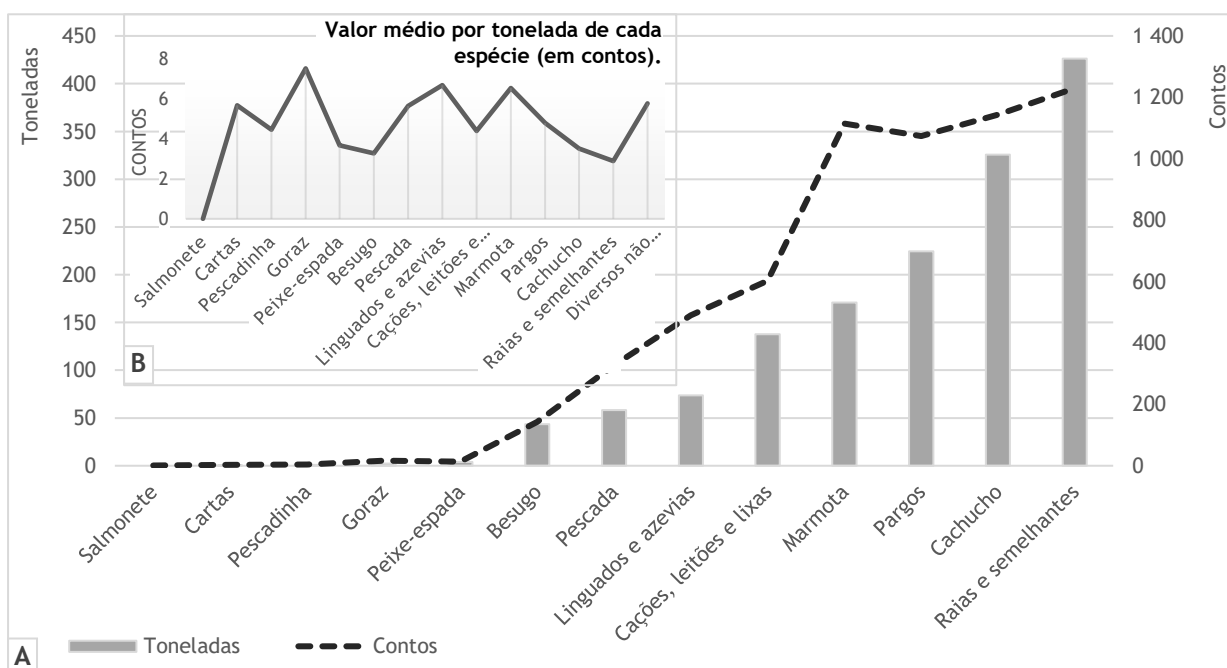


GRÁFICO 50 | A - Quantidade total de peixes demersais desembarcados nas delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Notas: No gráfico A falta referir 9.938,6 toneladas de peixe “diverso/não especificado” que foi comercializado por 57.205,3 contos, o que dá um valor médio de 5,8 contos por tonelada. Para construir os gráficos A e B foram somados todos os valores registados por cada espécie no período entre 1938 e 1969. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.71.

Antes de analisarmos individualmente as espécies demersais importa referir que os desembarques realizados nas Delegações de Lisboa no Tejo foram geradores de maior equilíbrio nas capturas e nas espécies, por comparação com os desembarques realizados em Lisboa. É que se no porto de Lisboa foram desembarcadas predominantemente espécies demersais, o que contribuiu sobremaneira para o aumento do esforço de pesca destas espécies, nas Delegações de Lisboa no Tejo desembarcaram-se quantidades próximas de peixes demersais, de peixes pelágicos e de moluscos, e, de forma não muito díspar, mas mais valorizada, de espécies de águas salobras. Ora veja-se: entre 1938/69 foram desembarcadas 11.406,4 ton de peixes demersais que foram comercializadas por 63.367,2 contos, 10.865,4 ton de peixes pelágicos que foram comercializados por 42.496,8 contos, 9.748,6 ton de moluscos que foram comercializados por 12.768 contos, e 6.145,4 ton de peixe de águas salobras que foi comercializado por 40.640,3 contos. Ainda 38,9 ton de crustáceos que foram comercializadas por 173,1 contos.

Os pescadores das Delegações de Lisboa no Tejo juntavam à vocação histórica para as pescas estuarinas (de águas salobras) a vocação histórica e cultural para as pescas nas águas marítimas adjacentes. A exceção cabia à Delegação de Vila Franca de Xira, cujos marítimos raramente realizavam pesca fora do estuário. Assim, os desembarques de peixes demersais que vamos referir foram na íntegra realizados pelos pescadores do Barreiro e da Trafaria. Como veremos a seguir, os pescadores da Trafaria capturavam alguns linguados e azevias, alguns pargos, alguns besugos, alguns cações, leitões e lixas, algumas raias e espécies semelhantes, dentre outras, enquanto os pescadores do Barreiro capturavam essas espécies e outras, nomeadamente algum peixe-espada, algumas cartas, alguns salmonetes, algumas pescadas, alguns gorazes, dentre muitas outras espécies e como é comum na pesca polivalente.¹⁶⁹

¹⁶⁹ Augusto Nobre, na sua obra sobre os vertebrados, que terá sido o seu derradeiro trabalho, palavras do próprio (Nobre, 1935, p. VII), identificou todas as espécies de peixes que observou ao longo da sua vida (e o local) e ainda fez a síntese das espécies identificadas pelos naturalistas que o precederam, especialmente no século anterior. Referente ao estuário de Tejo, ao mercado de Lisboa e à zona de entrecabos, são referidas as seguintes espécies: *Thalassochelys caretta*, nome vulgar “tartaruga do mar”, não sendo comum nas costas portuguesas, era bastante comum no Tejo, na praia de Oeiras e costa de Cascais (Parte II, p. 3-4); *Beryx decadactylus*, era comum a norte de Portugal, onde desembarcavam as traineiras, e aparecia no mercado de Lisboa entre janeiro e abril (Parte III, p. 1-3); *Morone labrax*, nome vulgar “robalo” quando era adulto e “robalinho” quando era novo. Este peixe era comum em toda o litoral, entrava em águas salobras, e pescava-se ao anzol e ao corrico junto aos rochedos (Parte III, p. 10-11); *Morone punctata*, espécie diferente da anterior mas também conhecida por “robalo”, também observada no rio Tejo (p. 11-13); *Epinephelus gigas*, peixe capturado pelos vapores ao largo da costa e em grandes profundidades, e desembarcado em Lisboa de onde era comercializado neste mercado ou encaminhado para os mercados do Algarve (p. 17-18); *Epinephelus cernioides*, nome vulgar “cherna”, pescado em zonas marítimas costeiras e comercializado no mercado de Lisboa (p. 18-19); *Cepola rubescens*, peixe pouco vulgar, na Póvoa era conhecido por “peixe cor de rosa”, mas foi observado em Lisboa (p. 27-28); *Sciaenops ocellatus*, nome vulgar “corvina”, era frequente no estuário do Tejo (p. 31-32); *Cantharus cantharus*, nome vulgar “choupa”, “mucharra”, “sama” e “salema”, foi identificado no rio Tejo e no mercado de Lisboa (p. 37-38); *Box boops*, nome vulgar “boga” e “boga do mar”, que aparecia muito frequentemente nas armações de pesca e nas redes volantes, juntamente com a sardinha, foi identificado no rio Tejo (p. 38-40); *Box salpa*, nome vulgar “boga”, “choupa” e “salema”, espécie muito rara no norte do país e bastante comum no rio Tejo (p. 40); *Sargus vulgaris*, nome vulgar “choupa”, “olho de boi”, “sargo”, “sefia” e “sargueta”, comum em toda a costa portuguesa, foi identificado em Lisboa na zona do Estoril (p. 41-42); *Sargus rondeletti*, nome vulgar “bicudo”, “sargo”, “sargueta”, muito semelhante à espécie anterior, na forma e dimensão, e era comum no rio Tejo (p. 43); *Sargus fasciatus*, nome vulgar “olho de boi”, “sargo” e “veado”, foi identificado no rio Tejo (p. 45-46); *Charax punctatus*, nome vulgar “sargo bicudo”, espécie rara, mas que aparecia no rio Tejo (p. 47); *Pagrus bogacei*, foi observado no mar de Lisboa (zona de entrecabos) (p. 50-51); *Pagellus acarne*, espécie vulgar nas costas sul do país, que foi identificada em Lisboa (p. 51-52); *Pagellus erythrinus*, nome comum “bica”, “breca” e “doirada”, capturada com redes e anzol, foi identificada no rio Tejo (p. 52-53); *Chrysophrys aurata*, nome vulgar “doirada”, “doiradinha”, “dourada”, “safata”, frequente em toda a costa portuguesa onde era capturada com anzol e rede, e foi observada em Lisboa (p. 58-59); *Smaris insidiator*, espécie rara que foi observada em Lisboa (p. 68-69); *Mullus barbatus*, nome comum “salmonete”, gostava de fundos laudosos e abundava mais do Tejo para sul, tendo sido observada em Lisboa (p. 70-71); *Capros aper*, nome vulgar “advim”, “pimpim”, “rascasso”, espécie trazida algumas vezes pelos vapores de pesca e traineiras, e poderia existir nos mares de Lisboa (p. 72-73); *Labrus bergylta*, nome vulgar “bodião”, “burrinho”, “burrinho mouro”, “chalrão”, “godião”, “maragota”, “margota”, “marmota”, abundante junto ao litoral na costa portuguesa onde era capturado à rede e linha, e foi observado em Lisboa (p. 75-76); *Labrus turdus*, nome vulgar “bodião”, era muito vulgar em Setúbal e foi observado em Lisboa (p. 77-78); *Labrus reticulatus*, alguns exemplares desta espécie foram identificados no mercado de Lisboa, provavelmente em 1867, ou até em data anterior (p. 78-79); *Crenilabrus Bailloni*, nome vulgar “bodião”, “tentelhão”, “verdelhão”, espécie comum em Setúbal que foi observada em Lisboa (p. 82-83); *Crenilabrus pavo*, nome vulgar “bodião”, “burro” e “verdelhão”, espécie que aparecia nas costas de Lisboa, mas era pouco vulgar (p. 84-85); *Sebastes dactylopterus*, nome vulgar “Alcantarilha”, “cantarilha”, “cantariz”, “galinha do mar”, “requeime”, “ronca”, “serrão”, peixe que algumas vezes se aproximava da nossa costa, mas era pouco vulgar e pouco abundante, e foi observado em Lisboa (p. 95-96); *Sebastes kuhlii*, nome vulgar “cantarilha” e “touteira”, peixe que aparecia juntamente com o anterior, era pouco vulgar, e foi observado em Lisboa (p. 97); *Trigla cuculus*, nome vulgar “bêbedo”, “bêvo”, “ruivo”, “Stº António”, foi identificado em Lisboa (p. 109-110); *Trigla lyra*, nome vulgar “cabra” e “cabrinha”, espécie de ruivo que era vulgar e foi observada em Lisboa (p. 112-113); *Peristedion cataphractum*, esta espécie de peixe cabra, de cor rosa carregado (aproximava-se dos ruivos), tinha diversos nomes comuns (“bergela”, “bebedo”, “cabra de casco”, “cabra espinhosa”, “cabra francesa”, “cabrinha de moirana”, “casca”, “peixe cabra”, etc.), e foi identificada na barra de Lisboa (p. 117-118); *Uranoscopus scaber*, nome vulgar “bufo”, “masca tabaco”, foi observado em Lisboa (p. 119-120); *Trachidus vipera*, nome vulgar “aranha”, “aranha do mar”, “aranhuço”, “esquipão” e “peixe aranha”, era um peixe venenoso que vivia grande parte do tempo enterrado na areia e era muito frequente nas praias arenosas da costa, tendo sido observado em Lisboa (p. 121-122); *Trachidus draco*, nome vulgar “aranha”, “aranha grande”, “aranhuço” e “peixe aranha”, peixe maior que o anterior e mais frequente no Algarve, mas observado em Lisboa (p. 123-124); *Blennius pavo*, nome vulgar “judia” e “murtefuge”, espécie rara que foi observada junto ao Montijo (p. 133-134); *Blennius montagui*, nome vulgar “marachomba”, espécie rara que foi observada junto ao Estoril (p. 138-139); *Batrachus didactylus*, nome vulgar “charroco” e “encharroco”, espécie muito abundante em Setúbal e identificada em Lisboa (p. 141-142); *Gobius capito*, nome vulgar “caboz” e “peixe escama”, comum na nossa costa no Norte onde ficava nas poças de água durante a vazante, e observada em Lisboa (p. 143-144); *Gobius paganellus*, nome vulgar “caboz” e “peixe escama”, vulgar junto à costa e identificado no rio Tejo (p. 145-146); *Gobius minutus*, nome vulgar “caboz”, foi identificado na foz do Tejo (p. 147); *Callionymus lyra*, nome vulgar “aranha”, “peixe aranha”, “peixe pau” e “peixe sapo”, espécie vulgar na costa do Porto e capturada com as redes de arrasto, foi observada em Lisboa (p. 153-154); *Trachyrhynchus scabrus*, nome vulgar “besouro” e “peixe lima”, de cor amarela acinzentada e azulada, vive nos grandes fundos e foi identificada no Mar de Lisboa, na zona costeira de Cascais (p. 166-167); *Gadus luscus*, nome vulgar “faneca”, aparece de forma abundante em toda a costa portuguesa, especialmente no verão e no outono, é capturada com anzol, arco e armadilhas de gaiolas e redes, e foi observada em Lisboa (p. 169-170); *Gadus poutassou*, nome vulgar “lacrau do mar” e “pichelim”, foi observada em Lisboa (p. 173-174); *Mora mediterranea*, nome vulgar “salmonete preto”, espécie rara e observada em Lisboa (p. 175-176); *Molva elongata*, nome vulgar “juliana” e “peixe pau”, foi observada em Lisboa (p. 183-185); *Couchia glauca*, foi identificada no Tejo, na zona do Alfeite, e na zona entrecabos junto a Cascais (p. 191); *Zeugopterus punctatus*, nome vulgar “rodovalho”, espécie que não aparecia com facilidade nos mercados, mas foi observada em Lisboa (p. 197-198); *Solea solea*, nome vulgar “linguado”, era

uma espécie comum em toda a costa e capturada com redes de arrasto e mugigangas, tendo sido identificada em Lisboa. Segundo o autor, os exemplares de maior dimensão eram tradicionalmente capturados ao largo pelas traineiras (teriam entre 40 e 50 cm), mas à data deste seu trabalho essa pesca tinha desaparecido e eram raros os linguados capturados que excedessem 30 cm, quer fossem colhidos pelas traineiras, quer fossem colhidos pelas mugigangas (p. 208-209); *Solea capellonis*, nome vulgar “linguado”, espécie rara que foi observada em Lisboa (p. 209-210); *Solea ocellata* e *Solea variegata*, nome vulgar “linguado”, espécies que foram observadas em Lisboa (p. 217-219); *Monochirus hispidus*, espécie rara nos nossos mares mas observada em Lisboa (p. 220-221); *Synaptura lusitânica*, nome vulgar “língua” e “língua de vaca”, também conhecida por “azevia”, foi observada em Lisboa (p. 225-227); *Euthynnus pelamis*, nome vulgar “bonito”, “gaiado”, “serra” e “sarrajão”, foi observado em Lisboa (p. 253-254); *Euthynnus thunnina*, nome vulgar “alvacóra”, “cachorra”, “judeu” e “peixe judeu”, foi observado em Lisboa (p. 255-256); *Sarda sarda*, nome vulgar “bonito” e “serra”, espécie mais capturada na costa ocidental do que na costa meridional, foi observada em Lisboa (p. 256-257); *Ruvettus pretiosus*, nome vulgar em Lisboa “escolar” e “peixe escolar” (p. 258-259); *Trichiurus lepturus*, nome vulgar “peixe espada lírio”, identificado em Lisboa, onde se obtinha nos espinheis (era um peixe de fundura) (p. 266-267); *Trachurus trachurus*, nome vulgar “carapau”, “carapau branco”, “carapau de orelhas”, “charro”, “chicharro” e “chicharro do alto”, era vulgar e muito abundante em Lisboa, onde era capturado com redes e linhas e também dentro das armações da sardinha (p. 270-271); *Seriol dumerili*, espécie observada no mercado de Lisboa, com origem provável fora das águas costeiras portuguesas (p. 273-274); *Lichia amia*, espécie muito rara que em Lisboa tinha o nome vulgar “palmeta” (p. 277-278); *Brama raii*, nome vulgar “chaputa”, “freira” e “plumbeta”, muito abundante em Sesimbra, foi observada em Lisboa (p. 283-284); *Centriscus scolapax*, nome vulgar “trombeteiro” (na Madeira), era pouco interessante, pouco valorizado e pouco capturado, e foi observado no mercado de Lisboa (p. 297-298); *Syngnathus acus*, nome vulgar “cavalo marinho”, “marinha” e “peixe pau”, teria pouco mais de 36 cm de comprimento, era muito frequente em águas salobras e foi identificado em Lisboa (p. 300-301); *Syngnathus pelagicus*, espécie rara que foi observada no Tejo na zona dos Olivais (p. 301-302); *Hippocampus hippocampus*, nome vulgar “cavalo marinho”, espécie que não tinha mais de 10 cm de comprimento e foi observada junto ao Alfeite (p. 310); *Belone belone*, nome vulgar “agulha”, “agulhão” e “peixe agulha”, um peixe muito estreito e comprido, de cor esverdeada, entre 60 e 90 cm de comprimento, presente em toda a costa ainda que fosse mais abundante no Algarve, e foi observado em Lisboa (p. 313-314); *Ammodytes tobianus*, nome vulgar “agulhão” e “galiota”, muito comum na ria de Aveiro, foi observado em Lisboa (p. 320-321); *Atherina presbyter*, nome vulgar “camarão bruxo”, “peixe rei” e “pica”, foi identificado por Capelo em Lisboa e por Osório no Alfeite e no Estoril (p. 322-323); *Atherina boyeri*, nome vulgar “camarão bruxo” e “piarda”, foi observada no rio Tejo (p. 324); *Centrolophus pompilus*, nome vulgar “pescada preta”, foi observada em Lisboa (p. 334-335); *Clupea alosa*, nome vulgar “sável”, era vulgar no rio Tejo, onde entrava na primavera para efetuar a desova (p. 343-345); *Clupea finta*, nome vulgar “savelha” e “sabôga”, espécie de pequenas dimensões, vulgar e abundante, que foi observada em Lisboa (p. 346-347); *Trutta fario*, nome vulgar “truta”, “truta salmónada” (designação que era dada ao animal quando a carne adquiria uma cor rosada) e “truta sapeira”, esta espécie estava presente na bacia hidrográfica do Tejo (rio Zêzere) e foi observada onde era comercializada, no mercado de Lisboa (p. 356-357); *Cyprinus carpio*, nome vulgar “carpa” e “sarmão” em Santarém, “barbo” em Torres Novas e “robalo” em Modelo do Douro, foi identificado no rio Tejo em Constança, Abrantes e Santarém, e na ribeira de Coruche e no rio Sorraia (p. 362-363); *Carassius auratus*, nome vulgar “peixe vermelho”, “peixe dourado”, “pimpão” e “srasmão”, vivia em rios e lagos e foi identificado nas Valas do Tejo em Santarém (Estação Aquícola do Ave), onde era muito comum, e nos afluentes do Tejo já próximos de Lisboa (p. 365-366); *Barbus comiza*, nome vulgar “barbo”, “cuva” e “cumbo”, espécie que habita em rios e foi identificada no rio Tejo e seus afluentes (ribeira de Coruche), em Santarém e em Lisboa (p. 367-368); *Barbus bocagei*, nome vulgar “barbo”, era abundante em todos os rios portugueses, incluindo no rio Tejo (p. 369-370); *Squalius cephalus*, nome vulgar “escalo”, “bordalo”, “robalinho”, “pica” e “ruivaco”, é uma das espécies mais vulgares dos rios e ribeiras nacionais, existindo em abundância no rio Tejo (p. 375-377); *Anguilla anguilla*, nome vulgar “enguia”, “eiró” e “brazino”, muito vulgar nos estuários e rias nacionais, e presente no rio Tejo (p. 382-383); *Conger conger*, nome vulgar “congro” (quando adulto) e “safio” (quando novo), este peixe era comum em toda a costa rochosa a norte, e foi observado em Lisboa (p. 383-384); *Muraena helena*, nome vulgar “moreia”, uma espécie temida pela sua mordedura, que foi observada em Lisboa. Como diz o autor “é crença entre alguns pescadores que a mordedura dêste peixe não tem cura. Quando a apanham ao anzol, esmagam-lhe ou cortam-lhe a cabeça e dizem que a sua mordedura é peor que a do bicho do mato. (...) Os pescadores golpeiam, como ao congro, a cabeça para evitar a sua mordedura” (p. 386-387); *Saccopharynx ampullaceus*, só foi encontrado um exemplar a flutuar nas redondezas da barra do Tejo, mas ainda vivo (p. 392-393); *Alepisaurus ferox*, nome vulgar “lírio-ferro”, capturado maioritariamente pelos pescadores da Ilha da Madeira, foi identificado a 180 m de distância da barra de Lisboa (p. 401-402); *Acipenser sturio*, nome vulgar “peixe rei”, “solho”, “solho-rei”, “esturgião” e “esturião”, é um peixe de grandes dimensões e raro, muito raro, que era capturado nas nossas águas costeiras quando se aproximava dos rios onde fazia a desova, ou nos rios onde entrava (Douro, Guadiana, e, muito raramente, no Tejo) (p. 403-404); *Acipenser naccarii*, espécie de esturjão menor que a anterior, que também é pouco comum, e que terá sido observada em Lisboa (p. 405); *Scylliorhynchus canicula*, nome vulgar “bruxa”, “cação”, “gato”, “pata roxa” e “pinta roxa”, foi observado em Lisboa (p. 416-417); *Scylliorhynchus stellaris*, nome vulgar “bruxa”, “cação”, “carraça”, “cascarra”, “gata” e “pata roxa”, foi observado em Lisboa (p. 417-418); *Pristiurus melanostomus*, nome vulgar “cação”, “leitão” ou “litão”, “papoila” e “papoula”, é uma espécie que não era rara e que foi observada em Lisboa (p. 418-420); *Carcharias glaucus*, nome vulgar “quelha”, “tintureira”, “tintureiro” e “veletina”, espécie mais frequente no Norte, em especial na Póvoa de Varzim, mas foi observada por D. Carlos de Bragança na Trafaria, e por Capelo em Lisboa (p. 421-422); *Galeus galeus*, nome vulgar “cação”, “cascarra”, “chião”, “chona”, “chonão”, “dentudo” e “perna de moça”, espécie vulgar no Norte, especialmente em Matosinhos e na Póvoa de Varzim, que foi observada em Lisboa e, nas redondezas, no mar de cascais (p. 424-425); *Zygaena zigaena*, nome vulgar “cornuda”, “cornudo”, “martelo”, “peixe cornudo” e “peixe martelo”, espécie que aparece raramente na costa Norte de Portugal, mas era vulgar aparecer em Lisboa (p. 425-426); *Mustellus laevis*, nome vulgar “cação”, “cação morraceiro” e “pique”, não seria vulgar, mas foi observado em Lisboa (p. 427-428); *Acanthias acanthias*, nome vulgar “cação”, “galhudo” e “melga”, foi observado em Lisboa, e, nas redondezas, em Cascais (p. 446-447); *Acanthias blainvillei*, nome vulgar “cação”, “ferrânho” (na Nazaré), “galhudo”, “melga” e “melga ferrão”, era vulgar na foz do Tejo (p. 447); *Centrophorus granulosus*, nome vulgar “barroso” (fêmea) e “quelme” (macho) e “lixa de lei”, foi observado em Lisboa (p. 448-449); *Centrophorus crepidater*, apesar de ser rara, esta espécie aparecia em Lisboa onde era conhecida pelo nome vulgar “sapata preta” (p. 451-452); *Centrophorus squamosus*, nome vulgar “arreganhada”, “lixa de pau” e “sapata preta”, foi observada em Lisboa (p. 452-453); *Scymnodon ringens*, nome vulgar “arreganhada”, “bruxa” e “negra”, era uma espécie que não era rara e foi observada em Lisboa (p. 456-457); *Rhinobatus rhinobatus*, nome vulgar “guitarra”, “rabeca” e “viola”, espécie pouco comum que foi observada em Lisboa (p. 468-469); *Torpedo torpedo*, nome vulgar “tremelga”, “tremedeira” e “tremão”, foi observada em Lisboa (p. 472-473); *Raia batis*, nome vulgar “airoga”, “bico doce”, “eiroga”, “oiroga”, “preta”, “raia”, “tintureira” e “ciréga”, espécie muito rara que foi observada em Lisboa (p. 475-476); *Raia alba*, nome vulgar “nevoeiro”, “oréga” e “raia”, foi observada em Lisboa (p. 476-477); *Raia miraletus*, nome vulgar “raia de quatro olhos”, espécie extremamente polimorfa que varia muito de coloração, que não aparece frequentemente, e que foi observada em Lisboa (p. 483-484); *Pteroplatea altavela*, nome vulgar “jamanta”, espécie que pode atingir um metro e meio de diâmetro, mais comum no Algarve, e foi observada em Lisboa (p. 487-488); *Petromyzon marinus*,

As espécies demersais menos desembarcadas nos portos das Delegações de Lisboa no Tejo foram o salmonete, as cartas, a pescadinha, o goraz e o peixe-espada.

O salmonete, um peixe bastante valorizado que aparece com frequência nas águas de pouca profundidade na costa portuguesa, terá sido o menos desembarcado. Não se sabe ao certo as quantidades que foram desembarcadas entre 1938/69, por serem demasiado baixas, só se sabe que em 1944 a comercialização desta espécie rendeu trezentos escudos, e em 1956 cem escudos e em 1957 quinhentos escudos, na Delegação Marítima do Barreiro (Ministério da Marinha, 1946, p. 31; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10).

O peixe-carta, um peixe de pouca profundidade e que habita fundos laudosos, capturado na costa adjacente, era pouco representativo dos desembarques nas Delegações de Lisboa no Tejo. Entre 1938 e 1969 só há registo de desembarques no ano de 1959, um total de seiscentos quilogramas que foram comercializados por 3,4 contos na Delegação Marítima do Barreiro (Ministério da Marinha, 1960, p. 10). Por comparação, no porto de Lisboa o peixe-carta foi comercializado por um valor médio de 10,3 contos por tonelada, o que é bastante superior.

A pescadinha, ou pescada pequena, que como já vimos anteriormente era amplamente desembarcada em Lisboa (e com isso elevou-se o índice de vulnerabilidade à pesca), nas Delegações de Lisboa no Tejo era pouco representativa. Entre 1938 e 1969 só há registo de desembarques de 900 kg desta espécie, que foram comercializados por 4 contos. Em rigor, foram desembarcados 200 Kg no ano de 1938, 400 Kg em 1939 e 300 Kg em 1950, que foram comercializados por 800 escudos, um conto e 2,2 contos, respetivamente (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1955, p. 9). Importa referir, para comparação, que no porto de Lisboa a pescadinha foi comercializada por um valor médio de 6,4 contos por tonelada, o que significa que nem a reduzida quantidade desembarcada nas Delegações de Lisboa no Tejo foi suficiente para elevar o preço de venda.

O goraz, amplamente desembarcado e bastante valorizado em Lisboa, foi desembarcado de forma residual nas Delegações de Lisboa no Tejo. No entanto, foi igualmente bastante valorizado. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 2,2 toneladas que foram comercializadas por 16,5 contos, o que em média dá 7,5 contos por tonelada, o maior valor médio registado na venda de qualquer pescado nas Delegações de Lisboa no Tejo. A diferença é mínima para o valor alcançado no porto de Lisboa, onde o valor médio de venda se fixou nos 7,6 contos por tonelada. Importa referir que só houve desembarques desta espécie em cinco anos e não foram sequenciais, sendo o ano de 1947 o mais representativo, em que foram desembarcadas 1,8 toneladas que foram comercializadas por 14,9 contos (Ministério da Marinha, 1949b, p. 9).

O peixe-espada, uma espécie que habita as águas profundas do atlântico, e de índice de vulnerabilidade moderado, era pouco capturado pelos marítimos do Tejo. Só há registos de desembarques desta espécie em nove anos e não sequenciais em todo o período entre 1938/69, num total de 3,8 toneladas desembarcadas e comercializadas por 13,9 contos na Delegação Marítima do Barreiro, o que em média dá 3,7 contos por tonelada. A diferença é mínima para o valor alcançado no porto de Lisboa, onde o valor médio de venda se fixou nos 4,6 contos por tonelada. Os desembarques do ano de 1938 foram os mais representativos, num total de duas toneladas que foram comercializadas por 4,3 contos (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28).

O besugo, que se pode confundir com o goraz, e por esse motivo as estatísticas podem não ser fidedignas, é a primeira espécie demersal do gráfico supra a ter alguma expressão nos desembarques nas Delegações de Lisboa no Tejo. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 43,6 toneladas nas Delegações do Barreiro e Trafaria que foram comercializadas por 142,4 contos, o que dá em média 3,3

nome vulgar “lampreia”, tem de comprimento médio 80 cm, e entrava no rio Tejo para desovar onde era intensamente capturada (p. 493-495); *Trigla cavillone*, espécie mais pequena dos ruivos que foi observada na costa da Trafaria, e, nas redondezas, em Cascais (p. 504); *Trigla milvus*, observada na barra do Tejo (p. 504-505); *Gobius lesueurii*, espécie muito pequena, cerca de 8 cm de comprimento, que podia habitar fundos entre 50 e 150 metros e foi observada na barra do Tejo (p. 505). Esta magna obra de Augusto Nobre incorpora de forma concisa o conhecimento dos principais estudos até então produzidos sobre a nossa fauna ictiológica, incluindo os de Félix de Brito Capelo, naturalista do Museu Nacional de Lisboa, que entre 1867/76 desenvolveu vários trabalhos sobre os crustáceos e os peixes de Portugal, e os de Baltazar Osório, que foi professor da Faculdade de Ciências de Lisboa, e que entre 1888/1911 desenvolveu estudos sobre crustáceos e peixes de Portugal, aumentando o número de espécies mencionadas por Capelo. Estes dois vultos naturalistas foram responsáveis pela maior parte das espécies identificadas em datas anteriores no Tejo e em Lisboa, e que foram indicadas por Augusto Nobre. Importa notar que Capelo identificava muitas vezes as espécies com base no que aparecia no mercado de Lisboa, podendo essas espécies não ter sido capturados no Tejo ou sequer nas águas marítimas costeiras, situação que já não era tão comum em Osório, que primeiramente identificou as espécies nos vários locais do Tejo onde apareciam. Por isso mesmo, as espécies em que foi indicado que foram observadas em Lisboa (entenda-se, no mercado de Lisboa), e as espécies em que simplesmente não foi indicado o local onde foram observadas (do estuário ou das águas marítimas adjacentes), podem ser provenientes de outras águas (só eram comercializadas em Lisboa). Não é por isso que os dados são menos relevantes, desde logo porque mostram a riqueza do nosso mar, mas também porque permitem conhecer as espécies que eram vendidas no mercado de Lisboa e consumidas pelos lisboetas.

contos por tonelada. A diferença é mínima para o valor alcançado no porto de Lisboa, onde o valor médio de venda se fixou nos 3,5 contos por tonelada. O grosso dos desembarques centrou-se nos anos entre 1942/47, que só por si representam 43 toneladas que foram comercializadas por 139,8 contos, e o pico dos desembarques aconteceu em 1944, ano em que foram desembarcadas 15,1 toneladas que foram comercializadas por 47,9 contos (Ministério da Marinha, 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9).

A pescada era capturada com recurso a redes de arrasto de fundo (o que gerava muitas capturas acessórias) quer pelos pescadores do Barreiro, quer pelos pescadores da Trafaria. Entre 1938 e 1969 foram desembarcadas 58,2 toneladas nas Delegações do Barreiro e Trafaria que foram comercializadas por 327,3 contos, o que dá em média 5,6 contos por tonelada e fazia desta uma espécie bastante valorizada. No entanto, essa valorização era bastante inferior à que se observava no porto de Lisboa, onde o valor médio de venda entre 1938/69 ascendeu a 13,5 contos por tonelada.

Tal como acontecia com as capturas das espécies demersais anteriores, a pesca da pescada era muito irregular e só há registo de desembarques destas espécies em nove anos e de forma não sequencial em todo o período, sendo que a maior parte dos desembarques se concentra em três anos, 1942, 1943 e 1947, que só por si representam 57,2 toneladas comercializadas por 323,8 contos. Só o ano de 1943 representa 39,9 toneladas do total, comercializadas por 219,7 contos, o que é bastante expressivo (Ministério da Marinha, 1944, p. 29).

De linguados e azevias, espécies desde sempre apreciadas e valorizadas pelos lisboetas, foram desembarcadas 73,6 toneladas nas Delegações do Barreiro e Trafaria, entre 1938 e 1969, que foram comercializadas por 490,1 contos, o que dá em média 6,7 contos por tonelada e faz desta a segunda espécie demersal mais valorizada nas Delegações de Lisboa no Tejo. Não obstante a valorização, o valor é baixo quando comparado com a média de vendas alcançada no mesmo período no porto de Lisboa, em que foram comercializadas 3.277,1 toneladas por 44.729 contos, o que deu em média 13,6 contos por tonelada. Parece evidente que era mais vantajoso desembarcar os linguados no porto de Lisboa do que nos portos do Barreiro e da Trafaria, uma vez que para o mesmo produto, no mesmo mês/ano, a variação era grande. A maior quantidade de desembarques destas espécies aconteceu entre 1938/45, e o pico de desembarques foi em 1938, ano em que foram desembarcadas 17,5 toneladas que foram comercializadas por 61,5 contos (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28).

Os cações, leitões e lixas, e outros tubarões de profundidade, eram espécies a que os pescadores do Barreiro e da Trafaria dirigiam a pesca. Entre 1938/69 foram capturadas 137,6 toneladas que foram comercializadas por 602,1 contos, o que dá em média 4,4 contos por tonelada e evidencia como estas eram espécies importantes para a sobrevivência dos pescadores estuarinos. Importa referir que no porto de Lisboa, no mesmo período, estas espécies atingiram um valor médio de venda de 2,1 contos por tonelada. Ou seja, estas eram das poucas espécies em que existia vantagem nítida na sua comercialização nas Delegações de Lisboa no Tejo, o que também é revelador da sua importância.

Foi grande a irregularidade de desembarques destas espécies, mas existem dois períodos em que se observa uma forte consistência nos volumes de desembarques e nas remunerações por comparação com os períodos homólogos, que foi entre 1938/47 e entre 1958/63. O pico dos desembarques foi atingido em 1958, ano em que foram desembarcadas 19,2 toneladas que foram comercializadas por 88,6 contos, o que dá em média 4,61 contos por tonelada. Isto evidencia que maiores quantidades de desembarques não tinham o efeito de redução do valor de comercialização que era comum acontecer nas vendas realizadas no porto de Lisboa, e que de certa forma justificam o facto destas espécies terem aí sido comercializadas por um valor médio de venda tão baixo, de 2,1 contos por tonelada. Também se verifica uma valorização destas espécies, especialmente após 1952, nas Delegações de Lisboa no Tejo. Por exemplo, no ano de 1956 foram comercializados 500 Kg por 4,1 contos, o que remete para o valor da tonelada a rondar os 8,2 contos (Ministério da Marinha, 1958a, p. 10), e no ano de 1968 foram comercializados 100 Kg por um conto, o que remete para o valor da tonelada a rondar os 10 contos (Ministério da Marinha, 1970b, p. 10).

A marmota, pequenas pescadas, têm larga tradição na gastronomia e dieta alimentar portuguesa, motivo pelo qual existia um maior esforço de pesca dirigido à pescada ainda em desenvolvimento nas Delegações de Lisboa no Tejo. Ainda assim, este esforço de pesca não tem comparação com o que se registou no mesmo período no porto de Lisboa. Entre 1938/69 foram desembarcadas 170,8 toneladas que foram comercializadas por 1.114 contos, o que dá em média 6,5 contos por tonelada. Estes desembarques estão no essencial concentrados no período entre 1942/47, e a partir de 1951 não existe qualquer registo de desembarques desta espécie nas Delegações de Lisboa no Tejo. O pico de desembarques aconteceu em 1943, ano em que foram desembarcadas 42,2 toneladas que foram comercializadas por 240 contos (Ministério da Marinha, 1944, p. 29). Importa salientar que a marmota

foi bastante mais desembarcada em Lisboa e também mais valorizada, atingindo no mesmo período um valor médio de venda de 7,7 contos por tonelada.

Os pargos quando são pequenos habitam em águas pouco profundas e abrigadas, quando são adultos encontram-se em águas até aos 150 m de profundidade e junto à linha de costa, e têm uma carne saborosa e podem atingir um grande tamanho, pelo que se constituíam uma espécie de referência na faina dos pescadores da Trafaria e do Barreiro. Por esse motivo entre 1938/69 foram desembarcadas 224,4 toneladas que foram comercializadas por 1.073,8 contos, o que dá em média 4,8 contos por tonelada. De referir que esta espécie, no mesmo período, atingiu o mesmo valor médio de venda por tonelada no porto de Lisboa, ainda que aí tenham sido desembarcadas quase 210 mil toneladas que foram comercializadas por mais de 990 mil contos.

Os desembarques de pargos são irregulares, mas apresentam estabilidade no período entre 1944/51. A maior parte dos desembarques estão concentrados entre 1944/47, num total de 219,7 toneladas comercializadas por 1.053,7 contos, e foi nesse período em que aconteceu o pico dos desembarques, mais propriamente em 1946, ano em que foram desembarcadas 64,5 toneladas que foram comercializadas por 327,1 contos (Ministério da Marinha, 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9). A partir do ano de 1952 não existem desembarques de pargo, sendo a exceção os 100 Kg desembarcados no ano de 1955 e comercializados por 300 escudos (Ministério da Marinha, 1957e, p. 10).

O cachucho foi uma das espécies mais desembarcadas tanto no Barreiro como na Trafaria entre 1938/69, num total de 325,8 toneladas que foram comercializadas por 1.143,7 contos, o que dá em média 3,5 contos por tonelada. No porto de Lisboa, no mesmo período, esta espécie atingiu um valor médio de venda de 3,4 contos por tonelada. Ou seja, das espécies de peixes demersais até agora analisadas, esta foi a segunda a ser mais valorizada nas Delegações de Lisboa no Tejo do que no porto de Lisboa. Os desembarques aconteceram em 1939 e entre 1942/51, sendo especialmente elevados entre 1942/47. O pico dos desembarques aconteceu em 1943, ano em que foram desembarcadas 92,7 toneladas que foram comercializadas por 324,3 contos (Ministério da Marinha, 1944, p. 29). A partir de 1952, inclusive, não existem desembarques deste esparídeo nas Delegações de Lisboa no Tejo.

As raías e espécies semelhantes, onde se incluem outros peixes das profundezas, foram as espécies mais desembarcadas nas Delegações de Lisboa no Tejo e, simultaneamente, as menos valorizadas; não em consequência de maiores quantidades desembarcadas, até porque apesar de serem as espécies mais desembarcadas os desembarques eram muito baixos, mas porque eram menos apreciadas para o consumo e por isso menos valorizadas, isto em toda a primeira metade do século XX.

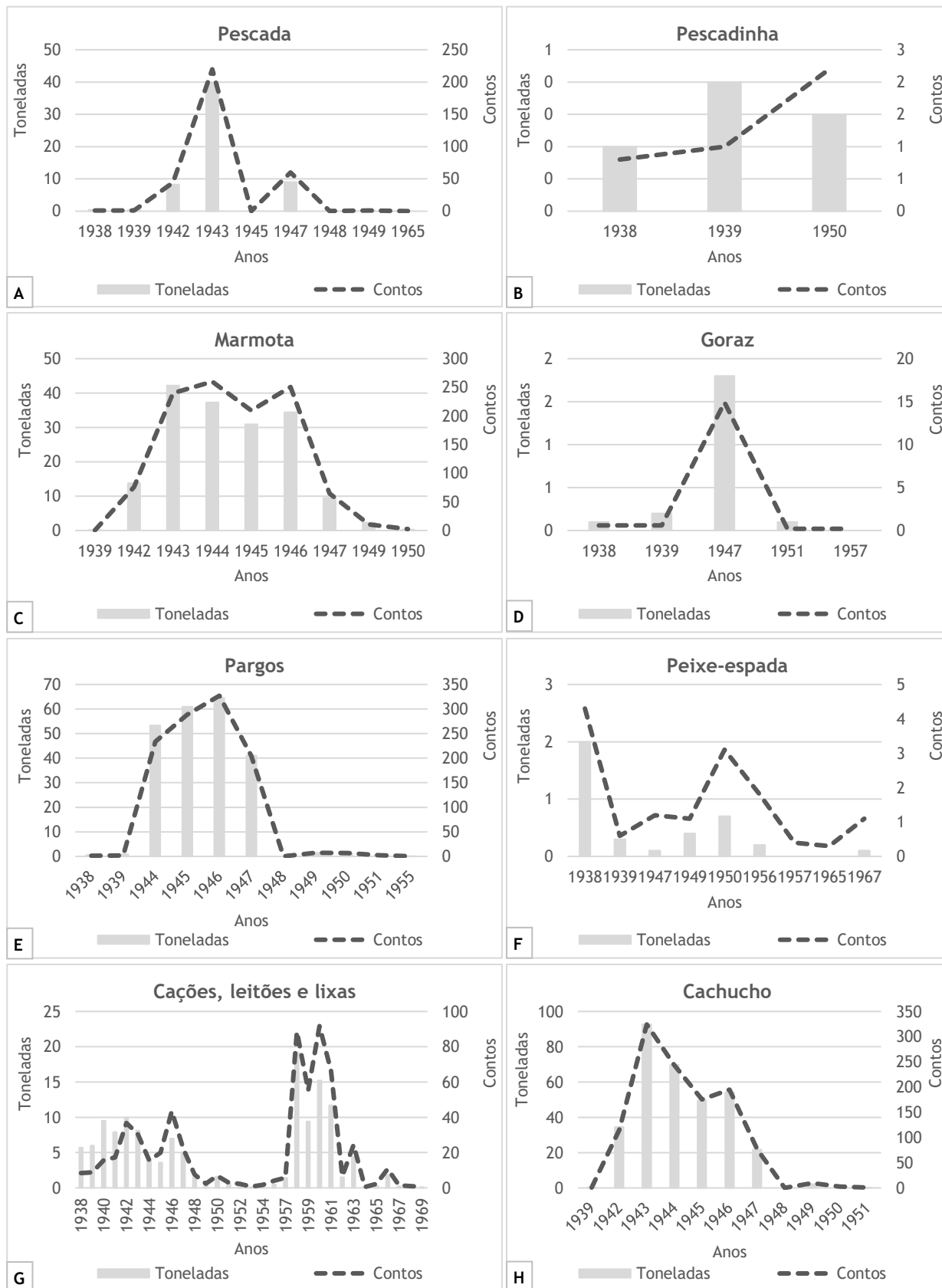
Entre 1938/69, foram desembarcadas 426,3 toneladas de raías que foram comercializadas por 1.229,8 contos, o que dá em média apenas 2,9 contos por tonelada. Ainda assim, foram mais valorizadas do que as raías desembarcadas no porto de Lisboa, onde, como já vimos, foram comercializadas em média por 2,3 contos por tonelada. De todas as espécies de peixes demersais até agora analisadas, esta é a terceira a ser mais valorizada nas Delegações de Lisboa no Tejo do que no porto de Lisboa.

Não existe consistência nos desembarques de raías ao longo do tempo, mas podemos identificar dois momentos de maior intensidade e que representam a totalidade dos desembarques destas espécies nas Delegações de Lisboa no Tejo: entre 1939/53 e entre 1957/61. O pico dos desembarques aconteceu em 1943, ano em que foram desembarcadas 70,3 toneladas que foram comercializadas por 184,3 contos (Ministério da Marinha, 1944, p. 29). Entre 1954/56 e entre 1962/69 não existem desembarques destas espécies nas Delegações de Lisboa no Tejo.

Uma grande parte dos desembarques de espécies demersais realizados nas Delegações de Lisboa no Tejo foram classificados como espécies “diversas ou não especificadas”, o que se deve exatamente ao carácter polivalente da pesca que aqui se fazia, e que se traduzia na captura em menores quantidades de uma grande variedade de espécies. Entre 1938/69 foram desembarcadas 9.938,6 toneladas de espécies diversas que foram comercializadas por 57.205,3 contos, o que dá em média 5,8 contos por tonelada, portanto, um valor superior à média alcançada no mesmo período no porto de Lisboa que, como já vimos, foi de 5,1 contos por tonelada.

Em termos gerais existiu uma grande regularidade de desembarques, o que se compreende, já que os pescadores capturavam os recursos disponíveis no momento, e a todo o momento é sempre possível pescar qualquer coisa, ainda que a todo o momento também os recursos mudem. Daí existirem elevados desembarques de espécies diversas. O pico dos desembarques foi atingido em 1965, ano em que foram desembarcadas 547 toneladas que foram comercializadas por 3.169,3 contos (Ministério da Marinha, 1967, p. 10).

O valor de venda aumentou gradualmente, em função da evolução do mercado, e sem relação direta face aos quantitativos desembarcados. Ou seja, na situação de aumento dos desembarques isso não se traduziu diretamente na redução do valor de venda, e vice-versa. Em 1967 o valor médio de venda chegou aos 8,38 contos por tonelada, e em 1969 aos 9,21 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1970a, p. 10; 1971, p. 10).



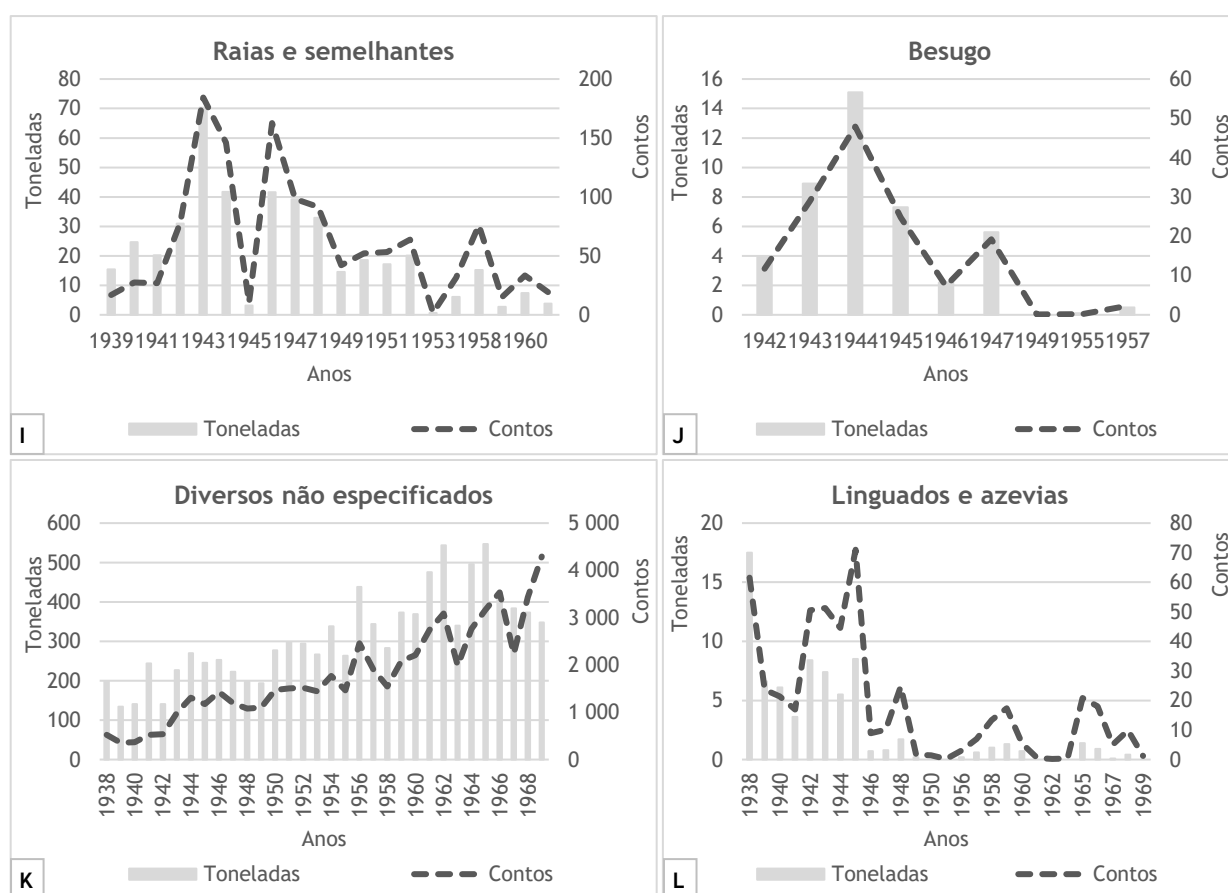


GRÁFICO 51 | Quantidades de peixes demersais capturados em água marítimas e desembarcados nas Delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. No Apêndice I.71. constam os dados de base, quer das quantidades desembarcadas, quer do valor de venda em contos, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação. Na conversão foi seguida a metodologia que consta do Apêndice I.

Fica claro que algumas espécies demersais tinham valores de venda diferentes em função do local onde eram desembarcadas, e muitas eram bastante mais valorizadas no porto de Lisboa do que nas três Delegações de Lisboa no Tejo. Curiosamente, em relação às espécies pelágicas no essencial verificou-se o oposto, como veremos a seguir.

Ao nível dos desembarques de espécies pelágicas, e apesar dos pescadores só capturarem sete destas espécies (biqueirão, chicharro, cavala, sarda, corvina, sardinha e carapau), em termos quantitativos estiveram praticamente ao nível dos desembarques das espécies demersais, mas do ponto de vista económico foram menos valorizados. Ora vejamos: entre 1938/69 foram desembarcadas 10.865,4 toneladas de espécies pelágicas nas Delegações de Lisboa no Tejo que foram comercializadas por 42.496,8 contos, e no mesmo período foram desembarcadas 11.406,4 toneladas de espécies demersais que foram comercializadas por 63.367,2 contos.

Os marítimos dirigiam a pesca a meia dúzia de espécies pelágicas, mas eram especialmente incisivos na captura de corvina, sardinha e carapau, como se verifica no gráfico seguinte, tendo estas espécies larga tradição na dieta alimentar dos portugueses. As outras quatro espécies, o biqueirão, o chicharro, a cavala e a sarda, eram menos capturadas.

O biqueirão, que nesta altura era menos apreciado e por isso menos valorizado (era uma espécie de “peixe-gato” hodierno, porque ainda não estava ao serviço das conservas), foi a espécie pelágica menos desembarcada. Nem o facto de ser aparentado com a sardinha ajudava a convencer os consumidores. Entre 1938/69 foram desembarcadas 22,8 toneladas que foram comercializadas por 30,5 contos, o que dá um valor médio de venda de 1,3 contos por tonelada. No porto de Lisboa esta espécie foi mais valorizada, atingindo no mesmo período um valor médio de venda de 2,4 contos por tonelada.

A quase totalidade dos desembarques de biqueirão aconteceram em 1938, ano em que foram desembarcadas 21 toneladas que foram comercializadas por 20,7 contos (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28). O resto dos desembarques aconteceram no ano de 1950, e nessa altura foram bastante mais valorizados, cerca de 5,44 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1955, p. 9). Entre 1951/69 não existiu qualquer desembarque de biqueirão nas Delegações de Lisboa no Tejo.

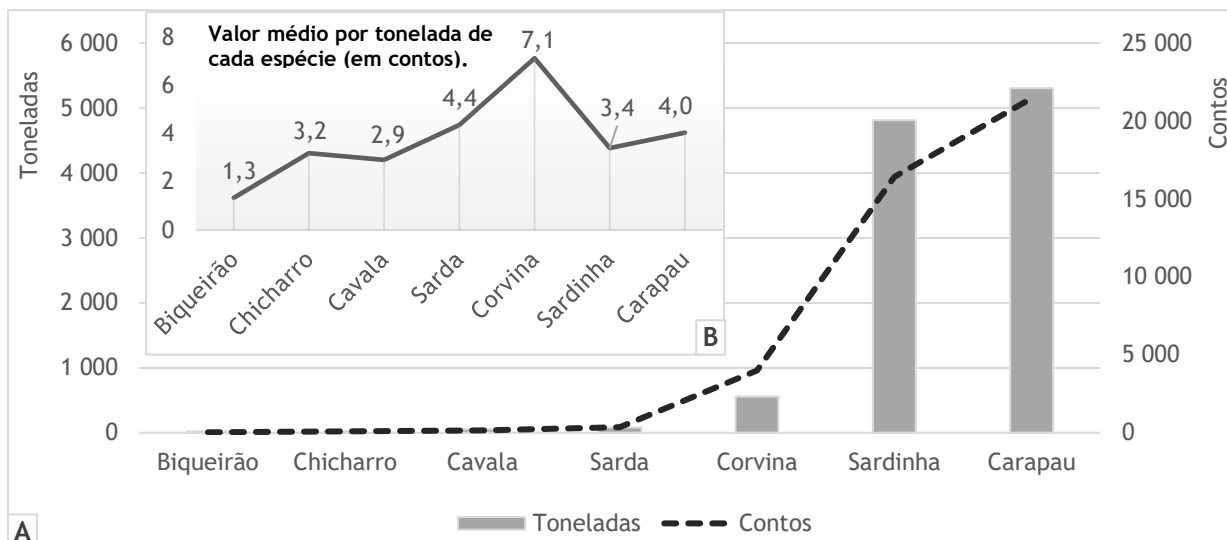


GRÁFICO 52 | A - Quantidade total de peixes pelágicos desembarcados nas delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Notas: Para construir os gráficos A e B foram somados todos os valores registados por cada espécie no período entre 1938 e 1969. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.72.

O chicharro foi a segunda espécie pelágica menos desembarcada nas Delegações de Lisboa no Tejo. Entre 1938/69 foram desembarcadas 27,5 toneladas que foram comercializadas por 87,7 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,2 contos por tonelada. Os desembarques anuais desta espécie foram irregulares e baixos, à exceção dos anos de 1953 e 1960, em que no conjunto foram desembarcadas 17,2 toneladas (que corresponde a mais de 60% do total de desembarques) e foram comercializadas por 54 contos (Ministério da Marinha, 1957c, p. 10; 1961, p. 10). O pico dos desembarques foi em 1953, ano em que foram desembarcadas 9,9 toneladas que foram comercializadas por 39,7 contos, o que dá um valor médio de venda de 4,01 contos por tonelada. Isto significa que o aumento repentino dos quantitativos desembarcados não tinha como consequência direta a diminuição do valor médio de venda, algo que era comum acontecer no porto de Lisboa. Talvez por isso o chicharro foi comercializado no porto de Lisboa por um valor médio de 2,3 contos por tonelada, o que é bastante inferior. A partir de 1961 não existem desembarques significativos desta espécie nas Delegações de Lisboa no Tejo.

A cavala, por ser popular na dieta alimentar portuguesa, por habitar as zonas costeiras até 250 metros de profundidade, e por ser capturada pelas artes do cerco, arrasto e redes de emalhar, era de pressupor que fosse apetecida pelos pescadores do Tejo, em especial da Trafaria. No entanto, entre 1938/69 apenas foram desembarcadas 54 toneladas, que foram comercializadas por 157,6 contos, o que dá em média 2,9 contos por tonelada. Do total desembarcado, 400 Kg foram desembarcados na Delegação Marítima do Barreiro nos anos de 1956/57, e foram comercializados por 600 escudos (Ministério da Marinha, 1958a, p. 10; 1958b, p. 10). O resto dos desembarques foram efetuados na Delegação Marítima da Trafaria entre 1955/67, em especial entre 1955/59. O pico dos desembarques aconteceu em 1961, ano em que foram desembarcadas 17,2 toneladas, um valor anormalmente alto face aos anos precedentes e posteriores, que foram comercializadas por 61,7 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,59 contos por tonelada. Importa referir que no porto de Lisboa, onde no mesmo período foram desembarcadas mais de 2700 toneladas desta espécie, o valor médio de venda foi de dois contos por tonelada. O que mostra, uma vez mais, que era menor a variação do preço em função das quantidades desembarcadas nos pequenos portos do Tejo.

A sarda, que não poucas vezes é confundida com a cavala, foi a quarta espécie pelágica menos desembarcada nas Delegações de Lisboa no Tejo. Entre 1938/69 foram desembarcadas 83,3 toneladas que foram comercializadas por 363,6 contos, o que dá um valor médio de venda de 4,4 contos por tonelada. No porto de Lisboa, no mesmo período, alcançou-se um valor médio de venda de 4,6 contos por tonelada.

A quase totalidade dos desembarques aconteceu entre 1946/51, sendo especialmente incisivos em 1951, ano em que foram desembarcadas 67,7 toneladas (mais de 80% do total desembarcado) que foram comercializadas por 258,2 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,81 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1957a, p. 9). Ou seja, nesta espécie, que tem bom valor comercial, reflete-se a premissa de que uma grande quantidade de desembarques repentina tem como consequência a redução do valor de venda. É que em todos os restantes anos os desembarques foram menores e a espécie foi mais valorizada. Por exemplo, em 1946 foram desembarcadas 4,6 toneladas que foram comercializadas por 36 contos, o que dá um valor médio de venda de 7,83 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1949a, p. 9), e em 1949 foram desembarcadas 7,6 toneladas que foram comercializadas por 53,3 contos, o que dá um valor médio de venda de 7,01 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1951, p. 9).

A corvina foi a única espécie a ser capturada por todos os pescadores do Tejo, e não só pelos da Trafaria e pelos do Barreiro. Embora apareça enquadrada como espécie pelágica nas pescarias de águas marítimas, é uma espécie que se encontra em diversos ambientes, e no período da reprodução desloca-se para os rios, altura que era capturada pelos pescadores do Tejo. Portanto, esta é a única espécie pelágica de que existem desembarques registados na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, cujas capturas foram realizadas pelos pescadores aí inscritos, ainda que poucos, como se verifica no gráfico a seguir. Seria uma das espécies mais abundantes, ao ponto de várias embarcações registadas no Barreiro apenas se dedicarem à pesca desta espécie.

Entre 1938/69 foram desembarcadas 559 toneladas que foram comercializadas por 3.990 contos, o que dá um valor médio de venda de 7,01 contos por tonelada. Existem desembarques desta espécie em pelo menos uma Delegação em todos os anos, o que evidencia a regularidade das capturas. Os períodos de maiores desembarques aconteceram entre 1938/40, entre 1942/44, entre 1946/51, e entre 1957/66. O maior volume de desembarques aconteceu em 1938, ano em que foram desembarcadas 59,6 toneladas que foram comercializadas por 149,6 contos (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28). No porto de Lisboa, no mesmo período, o valor médio de venda alcançado foi de 6,3 contos por tonelada. A maior parte dos desembarques foram realizados pelos pescadores do Barreiro na Delegação Marítima do Barreiro, principal comunidade dedicada à captura da corvina. O gráfico a seguir, que apresenta os dados dos desembarques da corvina nas três Delegações de Lisboa no Tejo para o período entre 1953/69, reflete essa dominância do Barreiro quer nos totais desembarcados (representam 84,5%), quer no valor alcançado de venda em lota (representa 86,5%). Aliás, após 1965 só existem desembarques desta espécie em lota na Delegação Marítima do Barreiro.

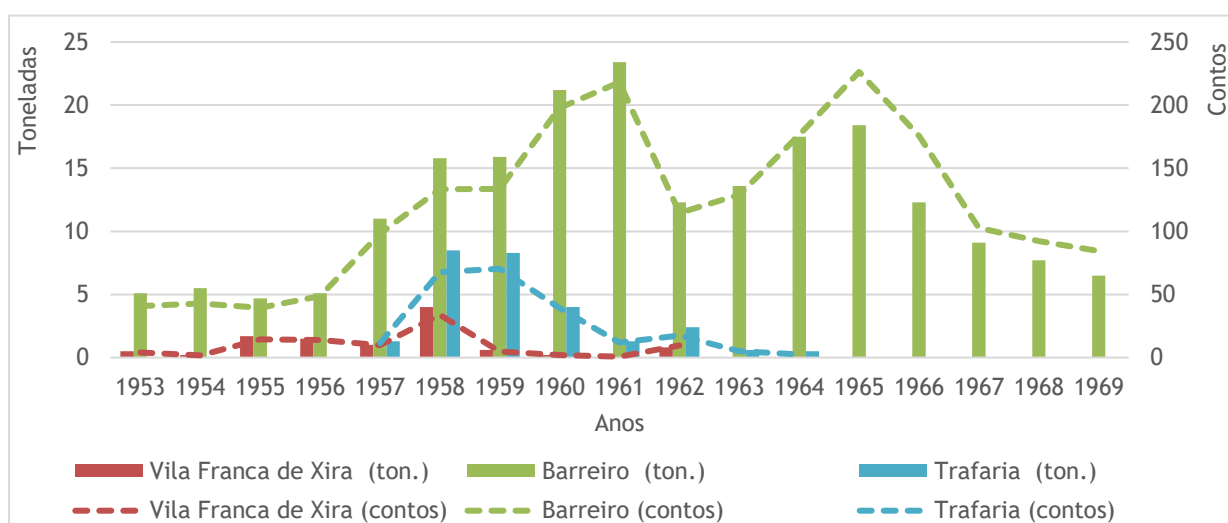


GRÁFICO 53 | Totais desembarcados de corvina (toneladas), e respetivo valor de venda (contos), por delegações marítimas e por anos, entre 1953 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10. **Notas:** Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.73.

A sardinha, espécie rainha da alimentação popular de longa data, foi naturalmente capturada e desembarcada com mais intensidade, em especial pelos pescadores da Trafaria, por estarem mais vocacionados para a pesca na plataforma continental Portuguesa. De salientar que até meados do século XX a sardinha foi abundante no estuário do rio Tejo, especialmente na zona da foz, e alimentava a indústria conserveira que aí se localizava. No entanto, era depreciada para consumo em fresco, supostamente por ter “muita espinha”, como ainda hoje acontece, segundo referem os arrais de pesca, sendo por isso utilizada para iscar os aparelhos de anzol fundeados, para capturar congro, e os covos de classe de malhagem de 30 a 50 mm, para capturar polvo-comum.



FIGURA 45 | Sardinha adulta capturada na foz do rio Tejo, em frente a Cacilhas, em 27/04/2018.

Entre 1938/69 foram desembarcadas 4.813,8 toneladas de sardinha nas Delegações de Lisboa no Tejo que foram comercializadas por 16.410,1 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,4 contos por tonelada. No porto de Lisboa, no mesmo período, o valor médio de venda alcançado foi de 2,7 contos por tonelada.

Os desembarques mantiveram-se altos e regulares entre 1938/61, com exceção de alguns anos neste extenso período: 1942, 1944/45, e 1947, e em 1962 entraram em declínio acentuado, que se intensificou após 1967, e assim se manteve até ao Final do Estado Novo. O pico dos desembarques foi atingido em 1956, ano em que foram desembarcadas 388,8 toneladas que foram comercializadas por 1.656,9 contos, o que dá um valor médio de venda de 4,26 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1958a, p. 10).

Os dados recolhidos sugerem que esta espécie teria uma reduzida propensão à flutuação do valor de venda em função do volume de desembarques, apesar de se encontrarem exemplos em que o valor de venda teve alinhamentos diferentes em situação do volume de desembarques aumentar de forma repentina, como aconteceu nos anos de 1943 e de 1956. No primeiro ano, os desembarques de sardinha no porto de Lisboa reduziram substancialmente e a sardinha valorizou de forma diametralmente oposta ao que se verificou nas Delegações de Lisboa no Tejo (basicamente na Trafaria), onde o aumento dos desembarques fez reduzir o valor de venda. Em pormenor, em outubro de 1943, quando se aproximava o final da safra da pesca de pequenas embarcações costeiras e da arte da xávega, surgiu uma grande abundância de sardinha, de carapau e de outras espécies. Estas duas espécies tiveram capturas muito generosas e consequentemente o seu preço de comercialização reduziu no final da safra, numa altura em que a procura era menos intensa, mas o resto das espécies mantiveram o preço elevado, ao nível do registado no ano anterior. Importa notar que a maior abundância de pescado atenuou a crise de alimentos e reduziu o custo da vida em Lisboa, onde um quarteirão de carapau chegou a ser vendido ao público por um escudo (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 58, 1943, p. 2). Em 1956 ocorreu exatamente o oposto, e a sardinha manteve o valor de venda, algumas vezes até valorizou, em situação de abundância da oferta.

A espécie foi aumentando o valor comercial ao longo do tempo, à exceção de alguma turbulência verificada no período entre 1959/61, e que de alguma forma que antecipou a redução abrupta dos quantitativos desembarcados após 1962. Entre 1962/66, num quadro de declínio acentuado de desembarques, o valor de comercialização recuperou, e após 1967, em que os quantitativos desembarcados chegaram a mínimos inimagináveis, o valor de venda cresceu substancialmente. As menores capturas foram compensadas com uma maior valorização de venda em lota, numa altura em que só se desembarcava esta espécie na Trafaria. Para se ter uma ideia, em 1968 só foram

desembarcadas 3,4 toneladas de sardinha que foram comercializadas por 32,7 contos, o que dá um valor médio de venda de 9,62 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1970b, p. 10). No ano seguinte, foram desembarcadas 7,2 toneladas de sardinha que foram comercializadas por 65,8 contos, o que dá um valor médio de venda de 8,77 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

Enquanto a captura da corvina se fazia quase em exclusivo pelos pescadores do Barreiro, a captura da sardinha, e também do carapau, como se verá a seguir, fazia-se quase em exclusivo pelos pescadores da Trafaria.

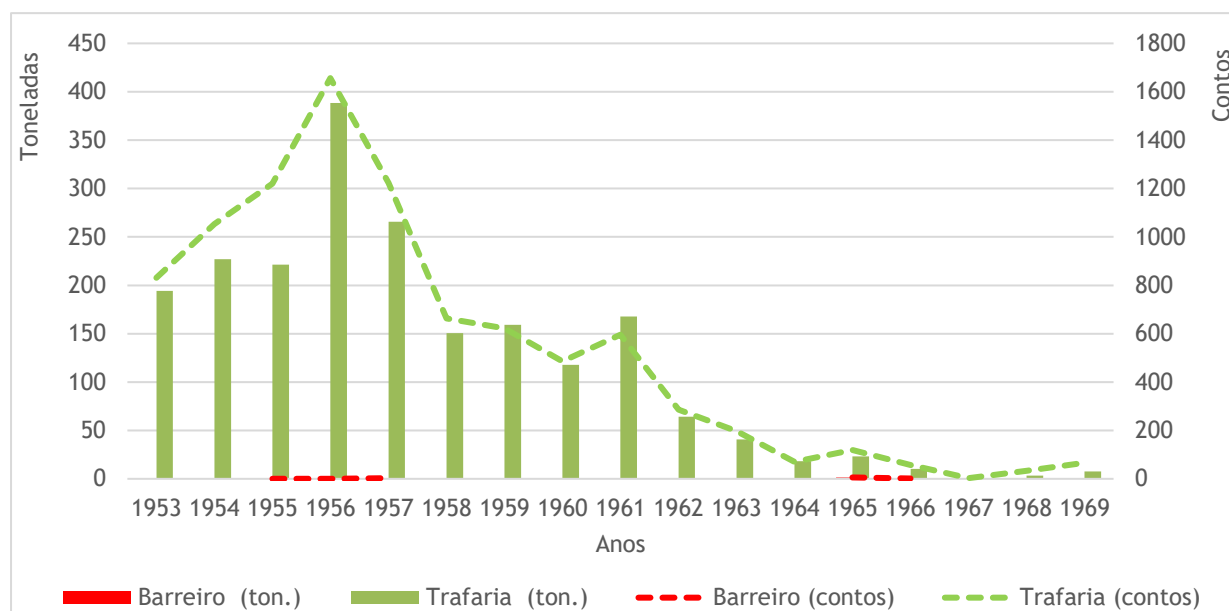


GRÁFICO 54 | Totais desembarcados de sardinha (toneladas), e respetivo valor de venda (contos), por delegações marítimas e por anos, entre 1953 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10. **Notas:** Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.74.

O carapau foi a espécie pelágica mais desembarcada nas delegações de Lisboa no Tejo entre 1938/69, com um total de desembarques de 5.305 toneladas que foram comercializadas por 21.457,3 contos, o que dá um valor médio de venda de 4 contos por tonelada. No porto de Lisboa, no mesmo período, o valor médio de venda alcançado foi de 2,6 contos por tonelada.

Em termos gerais, os desembarques de carapau foram elevados entre 1938/55, excetuando os anos de 1941, 1950 e 1954. Na década seguinte, entre 1956/66, os desembarques foram bastante menores e mais irregulares, situação que se alteraria após o ano de 1967, altura em que os desembarques recuperariam a expressão que tiveram nos tempos passados nas Delegações de Lisboa no Tejo. O pico dos desembarques foi atingido em 1942, ano em que foram desembarcadas 353,8 toneladas e que foram comercializadas por 673,6 contos, o que dá um valor médio de venda de 1,9 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1943, p. 31).

O valor de comercialização desta espécie regista algumas variações em função dos quantitativos desembarcados, que são mínimas quando os desembarques aumentam abruptamente (reduzindo ligeiramente o valor de comercialização), e são elevadas quando os desembarques reduzem abruptamente (aumentando bastante o valor de comercialização). Isto verificou-se no período entre 1938/56, já que entre 1957/69 verificou-se o oposto - quando o volume de desembarques reduziu o valor médio de venda também reduziu, e quando os volumes dos desembarques aumentaram o valor de venda também aumentou.

Importa clarificar que o valor médio de venda de 1,9 contos por tonelada alcançado em 1942, ano de pico de desembarques, apesar de inferior ao valor médio de venda global de 2,6 contos por tonelada, não era baixo, o que se comprova pelos valores praticados nos anos anteriores e posteriores. Ora vejamos: no ano de 1941 foram desembarcadas 41,5 toneladas que foram comercializadas por 55,6 contos, o que dá um valor médio de venda de 1,34 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1942, p. 29); já no ano de 1943 foram desembarcadas 240,2 toneladas que foram comercializadas por 535,8

contos, o que dá um valor médio de venda de 2,23 contos por tonelada (importa notar que este foi um ano de exceção final de época de pesca) (Jornal do Pescador, Ano V, n.º 58, 1943, p. 2; Ministério da Marinha, 1944, p. 29). Ou seja, a clivagem justifica-se pela prática de preços baixos até ao final da década de 1930, que iriam subir substancialmente nos finais de 1940 e inícios de 1950. Tal como aconteceu com os desembarques de sardinha, entre 1956/66 existiu um abrupto decréscimo dos desembarques de carapau nas Delegações de Lisboa no Tejo, mas curiosamente os valores de venda não tiveram uma subida proporcional. Igualmente impressionante, após 1967 os quantitativos desembarcados subiram abruptamente e foram acompanhados pela subida também abrupta do valor médio de venda.

O grosso dos desembarques de carapau aconteceram na Delegação Marítima da Trafaria, e resultaram de capturas realizadas pelos pescadores aí registados, como se observa no gráfico seguinte.

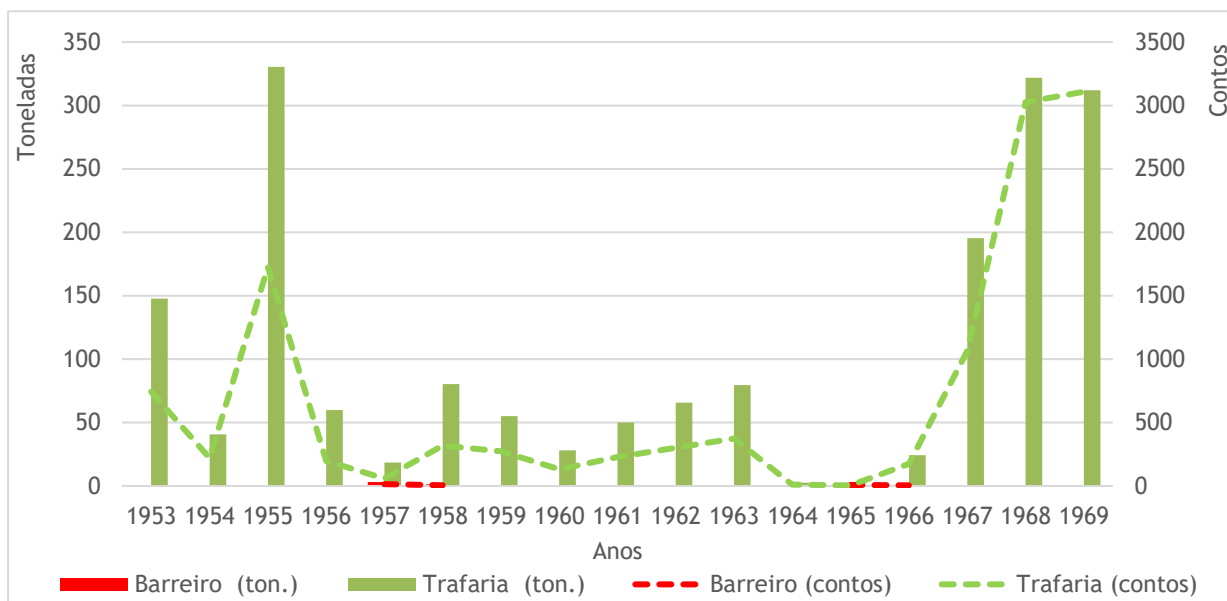


GRÁFICO 55 | Totais desembarcados de carapau (toneladas), e respetivo valor de venda (contos), por delegações marítimas e por anos, entre 1953 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10. **Notas:** Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.75.

Verifica-se que do conjunto das espécies pelágicas referidas os pescadores do Barreiro só fizeram uma pesca intensa da corvina, o que se percebe dada a sua posição geográfica no estuário do Tejo e na rota da migração, enquanto os pescadores da Trafaria foram mais incisivos na captura de carapau e sardinha, e em menor intensidade de cavala, corvina e chicharro.

Apesar do sarraão (*Sarda sarda*) ser uma espécie desembarcada no Porto de Lisboa, já analisada anteriormente, acontecia ser capturada pelos pescadores das Delegações Marítimas de Lisboa no Tejo. Numa dessas ocasiões, em dezembro de 1949, foi capturado um sarraão vivo na Costa da Caparica, pelos pescadores dessa comunidade, com 32 cm de comprimento. Não obstante ser uma espécie pelágica que habita até aos 200 m, e comum das águas do Atlântico, este foi considerado um “peixe estranho”, porque tinha no lombo uma marca visível feita com “caracteres não latinos”. Considerou-se que seria “um exemplar de alguma longínqua estação de cultura”, e a circunstância de ter sido capturado vivo levou os biólogos da altura a considerar a possibilidade de “em determinada época do inverno, podermos ter caviar em Lisboa extraído de peixes pescados no Tejo”, o que aparentemente na época foi corroborado pelos técnicos de Riga (cidade) que procediam a estudos nas águas do Guadalquivir em Sevilha (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 132, 1949, p. 34).

A seguir apresentamos em gráfico a evolução individual e anual dos desembarques de cada espécie, e respetivo valor de venda, no período entre 1938/69.

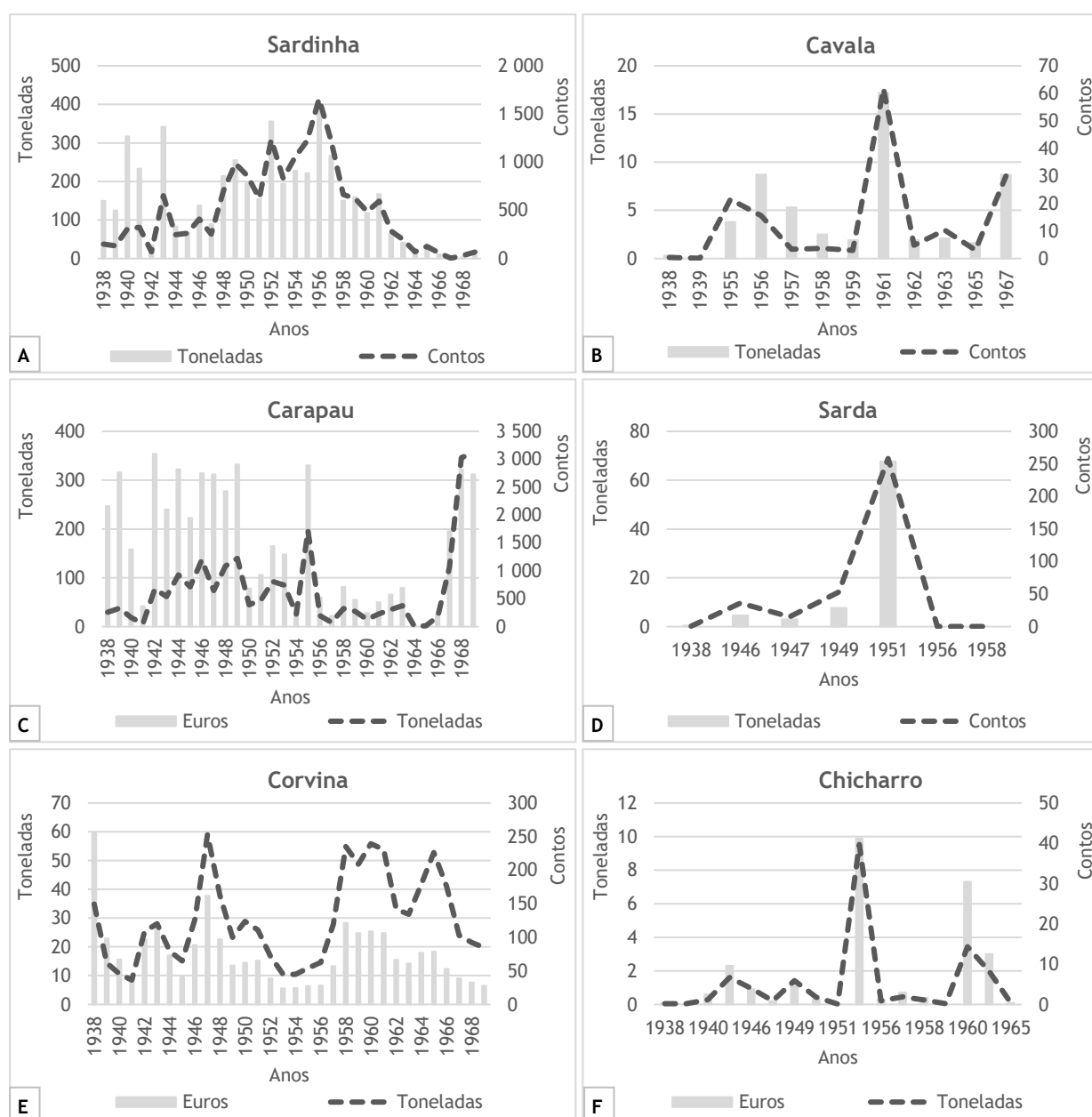


GRÁFICO 56 | Quantidades de peixes pelágicos capturados em água marítimas e desembarcados nas delegações de Lisboa no Tejo, por espécie, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. No Apêndice I.72. constam os dados de base, quer das quantidades desembarcadas, quer do valor de venda em contos, bem como os valores convertidos para euros para efeitos de comparação. Na conversão foi seguida a metodologia que consta do Apêndice I.

Analisando de forma comparativa em Lisboa e nas delegações de Lisboa no Tejo as vendas de peixes demersais e de peixes pelágicos, verificamos que as vendas de peixes demersais realizadas nas delegações marítimas mostram maior equilíbrio, ao contrário das registadas no porto de Lisboa, onde algumas espécies atingem valores médios de venda muito altos, e outras valores médios de venda muito baixos, como se observa nos gráficos seguintes. Já a venda de espécies de peixes pelágicos foi mais lucrativa nas delegações marítimas do Tejo, onde os quantitativos desembarcados são também bastante inferiores.

Considerando o somatório de todo o período entre 1938/69, nas delegações de Lisboa no Tejo não existe qualquer espécie a ser vendida em termos médios a menos de três contos por tonelada, enquanto em Lisboa são várias as espécies a serem vendidas a rondar os 2 contos por tonelada, especialmente aquelas em que o volume de desembarques é maior. Verifica-se, assim, uma menor pressão sobre os recursos, uma maior valorização das espécies, e até uma forma de considerar a pesca

que passa pela valorização equilibrada das várias espécies. Quando se desvalorizam as espécies em função dos quantitativos desembarcados, como aconteceu no porto de Lisboa com os cações, leitões, lixas e outros tubarões, e de certa forma também com as raias e outras espécies semelhantes, evidencia-se a veia mercantilista das pescas que em nada contribuiu para a sustentabilidade do setor, dos armadores e pescadores, nem para o equilíbrio biológico das espécies. Passa a sensação que no porto de Lisboa funcionava de forma pura e dura a lógica do mercado, e nas delegações marítimas funcionava a questão da sobrevivência das pessoas.

A relação entre quantidades desembarcadas e respetivo valor de venda, que no caso do porto de Lisboa era claramente nefasto ao interesse dos armadores e pescadores, porque quanto mais aumentavam os desembarques menores eram os valores de comercialização, não tem tanta expressividade nas Delegações de Lisboa no Tejo (são menos as espécies de peixes em que esta relação fosse evidente, como já verificámos).

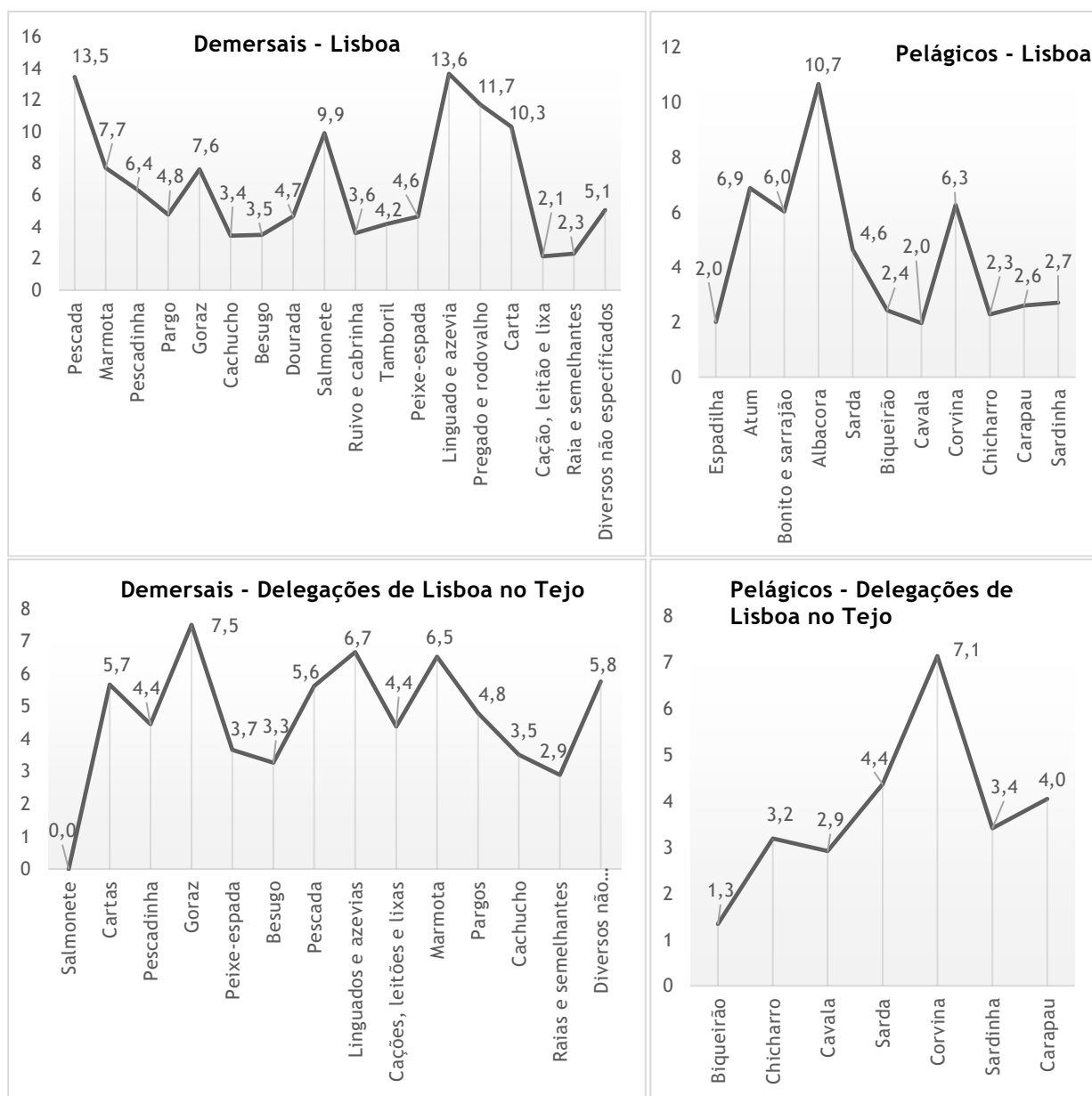


GRÁFICO 57 | Valor médio de venda por cada tonelada (em contos) desembarcada no porto de Lisboa e nas delegações de Lisboa no Tejo, por cada uma das espécies de peixes demersais e pelágicos, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Para cada espécie foram somados todos os desembarques (em toneladas) registados ao longo do período entre 1938/69, bem como o respetivo valor de venda (em contos). Depois dividiu-se o valor total apurado de venda pelo valor total apurado de desembarques, do que resulta o valor médio de venda por tonelada.

Os desembarques de crustáceos nas Delegações de Lisboa no Tejo são reduzidos e concentrados em duas espécies (camarões e santolas), resultado sobretudo da faina dos pescadores da Trafaria (a contribuição dos pescadores de Vila Franca de Xira é nula e dos pescadores do Barreiro é mesmo muito reduzida). Entre 1938/69 só foram desembarcadas 39,3 toneladas destes organismos marinhos que foram comercializadas por 173,1 contos, o que é um valor global muito baixo. Em rigor todas as espécies de crustáceos desembarcados nas Delegações de Lisboa no Tejo foram comercializadas por um preço bastante inferior, nalguns casos em cerca de metade, do que o praticado no mesmo período no porto de Lisboa.¹⁷⁰

As espécies menos desembarcadas foram os perceves, os lagostins, as lagostas e os lavagantes, e as mais desembarcadas, para o contexto das delegações de Lisboa no Tejo, foram os camarões e as santolas. Neste grupo de animais marinhos não existiu variação no valor de comercialização em função das quantidades desembarcadas, o que se deve ao seu elevado valor comercial, que se conservava mesmo em situação de abundância deste recurso.

De perceves só há registo de desembarques em 1939, ano em que foram desembarcados 100 Kg que foram comercializados por 300 escudos (Ministério da Marinha, 1940b, p. 23-26). O que é um valor baixo para a média nacional da altura. Importa referir que no mesmo período foram desembarcadas 5 toneladas deste organismo marinho no porto de Lisboa que foram comercializadas por 25,3 contos, o que dá um valor médio de venda de 5,1 contos por tonelada.

De lagostins foram desembarcados 400 Kg, em dois anos distintos e por valores distintos, mas que no global renderam um conto. O que é um valor muito baixo quando comparado com o valor médio de venda desta espécie alcançado no mesmo período no porto de Lisboa, de 28,8 contos por tonelada. Com rigor, em 1938 foram desembarcados 300 Kg que foram comercializados por 100 escudos, e em 1945 foram desembarcados 100 Kg que foram comercializados por 900 escudos (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1947, p. 33).

De lagosta e lavagante foram desembarcados 600 Kg, em três momentos distintos, que no global renderam 14,5 contos. Com rigor, em 1953 foram desembarcados 300 Kg que foram comercializados por 4,2 contos, em 1957 foram desembarcados 100 Kg que foram comercializados por 1,4 contos, e em 1960 foram desembarcados 200 Kg que foram comercializados por 3,1 contos (Ministério da Marinha, 1957c, p. 10; 1958b, p. 10; 1961, p. 10). Ainda que esta tenha sido a espécie mais valorizada, face às

¹⁷⁰ Augusto Nobre, na última obra que publicou sobre os crustáceos marinhos de Portugal (decápodes e estomatópodes), identificou as espécies que observou ao longo da sua vida (e o local) e fez a síntese das espécies identificadas pelos naturalistas que o precederam, especialmente no século anterior (Nobre, 1936). Referente ao Tejo, ao estuário e à zona de Lisboa, são referidas as seguintes espécies: *Paromola cuvieri*, nome vulgar “aranha do mar”, vivia em grandes profundidades e era recolhida nas redes dos barcos e dos vapores da pesca, e foi identificada em Lisboa (p. 17); *Homola barbata*, foi observada em Lisboa (p. 18); *Carcinus maenas*, nome vulgar “caranguejo mouro”, era muito vulgar em toda a costa portuguesa, vivia também nos estuários e rios juntos das barras, e nas rias e lagoas salgadas, e era abundante no estuário do Tejo (p. 27-28); *Polybius henslowii*, nome vulgar “mexolho” e “pilado” (no Norte) e “carraça” (em Silves), esta espécie era de extrema abundância nas costas do noroeste português, especialmente a norte da Nazaré, mas também existia no estuário do Tejo e era comercializada no mercado de Lisboa (p. 29-31); *Portunus holsatus*, espécie rara que foi observada em Lisboa (p. 35); *Cancer paguros*, nome vulgar “centola” e “caranguejola” (no Norte) e “sapateira” (no Sul), era comum em toda a costa noroeste e capturada por redes nas traineiras e nos arrastos a vapor, era bastante apetecida na alimentação e bastante valorizada, atingia nesta altura o preço das lagostas e lavagantes, e foi identificada em Lisboa (p. 49-50); *Cancer Bellianus*, nome vulgar “sapateira”, era pouco vulgar na costa portuguesa, mas habitava nos mares de Lisboa (p. 51); *Pachygrapsus marmoratus*, nome vulgar “furta camisas” ou “fura camisas”, existia em toda a costa nas fendas dos rochedos e nas poças de água no limite superior das marés, foi identificada na Parede e no Alfeite (p. 61-62). *Dorippe lanata*, espécie comum na costa de Portugal, foi identificada no Barreiro e foi colhido um exemplar na margem do Tejo na zona da Cruz Quebrada (p. 71); *Calappa granulata*, nome vulgar “freirinha” e “crista de galo”, era abundante na costa de Setúbal, era capturada com redes, e foi identificada no estuário do Tejo (p. 81-82); *Stenorhynchus phalangium*, nome vulgar “aranha do mar”, espécie capturada com redes que foi identificada no Alfeite (p. 104-105); *Eupagurus bernardus*, nome vulgar “casa alugada” e “busano” (em Matosinhos) e “morador” (em Setúbal), era muito abundante em toda a costa ocidental, sobretudo a norte, e foi identificada no estuário do rio Tejo (p. 135-136); *Nephrops norvegicus*, nome vulgar “lagostim”, espécie não muito vulgar e apanhada nas redes das traineiras e dos vapores de pesca, que foi identificada em Lisboa (p. 150-151); *Scyllarus latus*, espécie rara que foi identificada em Lisboa (p. 157-158); *Palaemon serratus*, nome vulgar “camarão” e “camarão do rio”, habitava junto da costa em embocaduras de rias e lagoas e poças de água deixadas pelas marés, era muito vulgar em toda a costa norte onde era capturado com recurso a redes de arrasto, e foi identificado em diversos pontos do estuário e do rio Tejo, e ainda nos seus afluentes (Sorraia) (p. 160-161); *Palaemon squilla*, nome vulgar “camarão”, é frequente nas nossas águas e foi observado em Lisboa (p. 162); *Crangon vulgaris*, nome vulgar “cabra” em Matosinhos, “camarão mouro” em Lisboa e “camarão branco” em Aveiro, habitava nas embocaduras dos rios e nos fundos arenosos, era capturado com recurso a redes a que chamavam mugigangas, e foi identificado no estuário do Tejo (p. 174-176); *Penaeus caramote*, nome vulgar “camarão”, e foi observada em Lisboa (p. 193-184); *Panaeus longirorstris*, em Lisboa tinha o nome vulgar de “camarão da costa”, e era capturado na zona costeira (p. 184-185); *Squilla mantis*, observada no mercado de Lisboa (p. 188). Importa notar que Augusto Nobre incorporou neste trabalho a síntese da investigação mais relevante até então realizada, nomeadamente os trabalhos de Félix de Brito Capelo, naturalista que desenvolveu estudos sobre os crustáceos e identificou muitas espécies através do que observava no mercado de Lisboa. Por isso mesmo, as espécies em que foi indicado que foram observadas em Lisboa (entenda-se, no mercado de Lisboa), podem ser provenientes de outras águas (só eram comercializadas em Lisboa). Estes dados mostram a enorme riqueza dos nossos recursos marinhos, e permitem-nos conhecer as espécies crustáceas marinhos mais consumidas em Lisboa.

congêneres de crustáceos, os valores de venda são bastante baixos. Importa referir que no porto de Lisboa, no mesmo período, o valor médio de venda alcançado foi de 30,1 contos por tonelada.

Os camarões, estes pequenos animais de extraordinário valor comercial, foram a segunda espécie de crustáceos mais desembarcada nas Delegações de Lisboa no Tejo. Entre 1938/69 foram desembarcadas 17,4 toneladas que foram comercializadas por 50 contos, o que dá um valor de venda médio de 2,9 contos por tonelada, o que é bastante baixo. Basta recordar que no porto de Lisboa foram desembarcadas 26,6 toneladas desta espécie que foram comercializadas a um valor médio de 9,2 contos por tonelada. Importa referir que os desembarques de camarões no essencial centraram-se no período entre 1938/46, e não há desembarques desta espécie nas Delegações de Lisboa no Tejo após 1952. O pico dos desembarques foi atingido em 1944, ano em que foram desembarcadas 4,9 toneladas que foram comercializadas por 19,5 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,98 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1946, p. 31).

A santola foi a espécie de crustáceo mais desembarcada na Trafaria, num total de 20,8 toneladas que foram comercializadas por 113,1 contos, o que dá um valor médio de venda de 5,4 contos por tonelada. Apesar da reduzida quantidade desembarcada, o preço médio de venda alcançado na Trafaria é bastante inferior ao que se registou no porto de Lisboa, de 7,4 contos por tonelada, e onde no mesmo período foram desembarcadas mais de 360 toneladas. O maior continuum de desembarques desta espécie aconteceu entre 1953/61, e o pico de desembarques foi em 1955, ano em que foram desembarcadas 6,2 toneladas que foram comercializadas por 31,7 contos (Ministério da Marinha, 1957e, p. 10). Após o ano de 1961, somente há registo de se ter comercializado na Trafaria o equivalente a 900 escudos desta espécie, no ano de 1963, não existindo registo da quantidade comercializada.

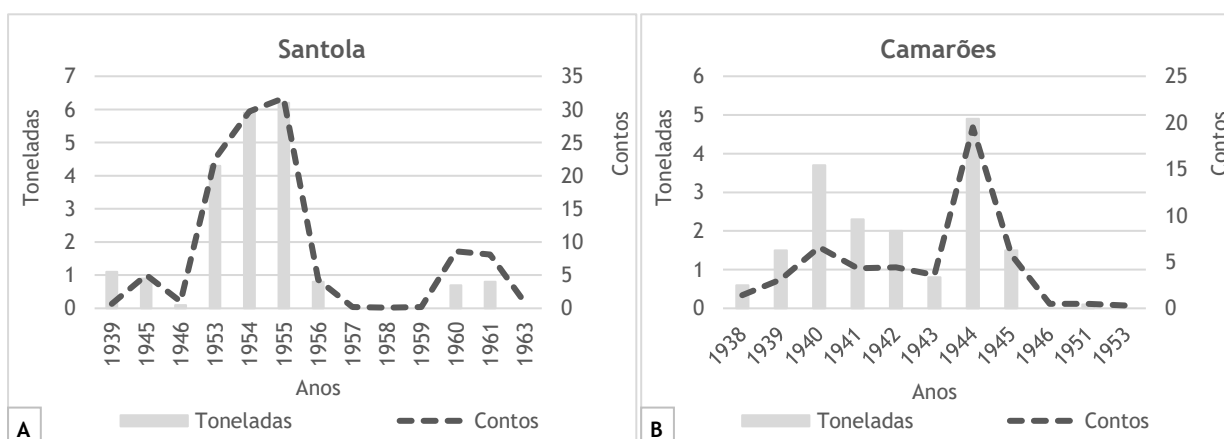


GRÁFICO 58 | Quantidades de crustáceos (santolas e camarões) capturados em água marítimas e desembarcados nas Delegações Marítimas do Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 23-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1964, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.85, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Os desembarques dos moluscos nas Delegações Marítimas do Tejo foram mais intensos do que os desembarques de crustáceos, o que tinha de ver diretamente como facto destes organismos marinhos estarem mais acessíveis à pesca a partir do estuário, e não tanto pela sua valorização, uma vez que eram espécies de baixo valor comercial (os bivalves, não os cefalópodes). Aliás, a quantidade total desembarcada de moluscos, no período entre 1938/69, está bastante próxima da quantidade desembarcada quer de peixes demersais quer de peixes pelágicos.

A disponibilidade destes invertebrados foi constada por Augusto Nobre, na zona de águas salobras do Barreiro e Alcochete até à zona superior das marés, onde, aliás, identificou espécies de moluscos que vivem na baía do Sado, e que se teriam deslocado para esta zona do Tejo (Nobre, 1940, p. XXVII).

Entre 1938/69 foram desembarcadas 9.748,6 toneladas de moluscos nas Delegações Marítimas do Tejo, que foram comercializados por 12.768 contos. Como se observa no gráfico seguinte, os moluscos bivalves foram os menos valorizados (berbigão, amêijoia, mexilhão, ostra e conquilhas (ou condelipa e cadelinha)), e os cefalópodes os mais valorizados (polvo, o choco e a lula). A espécie menos valorizada foi o berbigão e a mais valorizada foi a lula, e a espécie menos desembarcada também foi o berbigão

e a mais desembarcada foi a ostra, esta que foi de longa data uma grande riqueza do estuário. Os desembarques de ostra são muito expressivos e anulavam as demais séries de dados, motivo pelo qual não constam do gráfico seguinte, optou-se pela sua escrita: entre 1938/69 foram desembarcadas 8.479,2 toneladas, que foram comercializadas por 7.499,9 contos.

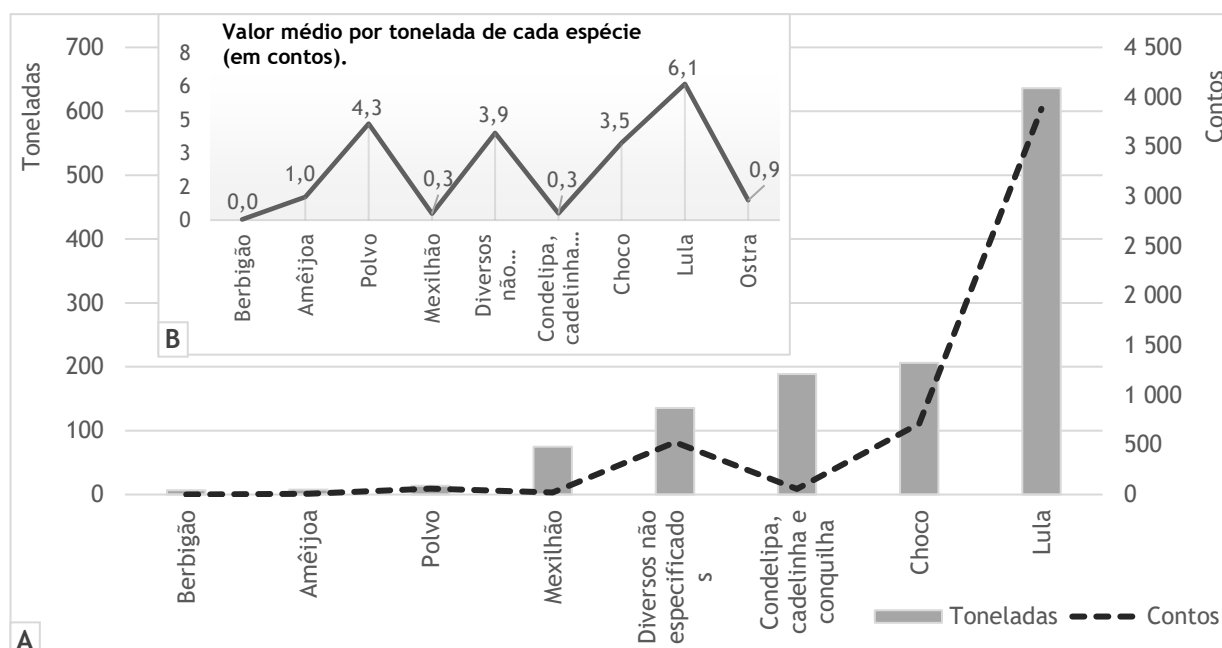


GRÁFICO 59 | A - Quantidade total de moluscos desembarcados nas Delegações de Lisboa no Tejo, por espécies, e respetivo valor de venda total, entre 1938 e 1969. B - Valor médio por tonelada de cada espécie (em contos).

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Notas: Para construir os gráficos A e B foram somados todos os valores registados por cada espécie no período entre 1938 e 1969. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.86.

De acordo com as estatísticas oficiais, que podem conter erro, entre 1938/69 foram desembarcadas 6,7 toneladas de berbigão que foram comercializadas por duzentos escudos, o que faz desta a espécie menos desembarcada e também a menos valorizada. Em rigor, os registos mostram que em 1939 foram desembarcadas 6,6 toneladas que foram comercializadas por 100 escudos (Ministério da Marinha, 1940b, p. 24-26), e em 1942 foram desembarcados 100 Kg que foram igualmente comercializados por 100 escudos (Ministério da Marinha, 1943, p. 31), o que parece não fazer sentido. No porto de Lisboa, no mesmo período, o valor médio de venda alcançado foi de 800 escudos por tonelada.

A amêijoia foi a segunda espécie menos desembarcada, mas em contrapartida foi a mais valorizada do conjunto dos moluscos bivalves. Entre 1938/69 foram desembarcadas 7,8 toneladas que foram comercializadas por 8,1 contos, o que dá um valor médio de venda de mil escudos por tonelada. No porto de Lisboa, no mesmo período, o valor médio de venda alcançado foi de 2,3 contos por tonelada. Só existiram desembarques desta espécie em três anos não sequenciais, em 1938/39 e 1955. Em 1938 e 1955 o valor médio de venda alcançado foi de mil e quinhentos escudos por tonelada, mas no ano de 1939 foi só de duzentos escudos por tonelada, o que contribuiu sobremaneira para baixar o valor médio global de venda por tonelada. Os desembarques em 1955, num total de 3,8 toneladas comercializadas por 5,7 contos, foram realizados na Delegação Marítima da Trafaria (Ministério da Marinha, 1957e, p. 10).

O polvo foi a terceira espécie menos desembarcada, num total de 13,8 toneladas comercializadas por 59,7 contos, o que dá um valor médio de venda de 4,3 contos por tonelada. No porto de Lisboa, no mesmo período, o valor médio de venda alcançado foi de 4,7 contos por tonelada. Os desembarques desta espécie foram muito irregulares e bastam três anos não sequenciais para os explicar: entre 1944/45 foram desembarcadas 11 toneladas que foram comercializadas por 48,2 contos, e em 1953 foram desembarcadas 1,7 toneladas que foram comercializadas por 8,5 contos, o que dá um valor médio

de venda de cinco contos por tonelada. Nos restantes anos os desembarques são praticamente residuais. O ano de maiores desembarques foi em 1944, com um total de 7 toneladas comercializadas por 27,9 contos (Ministério da Marinha, 1946, p. 31), e o último registo de desembarque desta espécie foi no ano de 1957, com 100 Kg desembarcados na Trafaria, mas não se sabe o valor de venda (Ministério da Marinha, 1958b, p. 10). A generalidade dos desembarques desta espécie foi realizada pelos pescadores da Trafaria.

O mexilhão foi a terceira espécie de moluscos bivalves mais desembarcada, e também a terceira menos valorizada (junto com a conquilha). Entre 1938/69 foram desembarcadas 74,7 toneladas que foram comercializadas por 21,7 contos, o que dá um valor médio de venda de trezentos escudos por tonelada. No entanto, os desembarques que foram regulares entre 1938/42 (com valores anuais bastante baixos), justificam-se quase na totalidade pelo desempenho dos pescadores em 1951, ano em que foram desembarcadas 70,6 toneladas e que foram comercializadas por 20,4 contos (Ministério da Marinha, 1957a, p. 9). Este é também o último ano em que existe registo de desembarques desta espécie nas delegações marítimas de Lisboa no Tejo. Importa referir que no porto de Lisboa esta espécie foi pouco mais valorizada, com um valor médio de venda aproximado de quinhentos escudos por tonelada.

A conquilha (cadelinha ou condelipa), um abundante e importante recurso oferecido pelo estuário do Tejo, foi a quarta espécie mais desembarcada. Entre 1938/69 foram desembarcadas 188,5 toneladas que foram comercializadas por 56,6 contos. No porto de Lisboa esta espécie no mesmo período atingiu um valor médio de venda de 3,2 contos por tonelada. A particularidade foi a totalidade dos desembarques ter ocorrido no ano de 1953, na Delegação Marítima do Barreiro (Ministério da Marinha, 1957c, p. 10).

O choco foi a terceira espécie de moluscos mais desembarcada. Esta espécie era atrativa para o consumo, era medianamente valorizada, e podia ser capturada ao longo de todo o ano, o que de certa forma justifica os maiores quantitativos desembarcados. Aliás, de acordo com os relatos dos mais antigos, no estuário podia ser capturada de forma apeada durante o equinócio da primavera (em março).

Entre 1938/69 foram desembarcadas 206,3 toneladas de choco na Trafaria e no Barreiro que foram comercializadas por 713,7 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,5 contos por tonelada. Os desembarques são irregulares, com grande divergência de quantitativos e variações de valor de venda de ano para ano. Ora vejamos: nos anos de 1941, 1942 e 1943 foram desembarcados 800 Kg, 53,5 ton. e 800 Kg, que foram comercializados por 1,7 contos, 112,4 contos e 3,4 contos, o que dá um valor médio de venda de 2,13 contos, 2,10 contos e 4,25 contos por tonelada, respetivamente (Ministério da Marinha, 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29). Importa referir que o ano de 1942 foi onde se atingiu o valor máximo anual de desembarques.

Para além da particularidade de invariavelmente se registarem altos e baixos nos quantitativos desembarcados, também não se regista quaisquer desembarques desta espécie nas delegações marítimas de Lisboa no Tejo após 1963, sendo o último desembarque significativo no ano de 1961, com 8,5 toneladas desembarcadas e comercializadas por 42,7 contos, o que dá um valor médio de venda de 5,02 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1962, p. 10). O que é estranho, desde logo por esta ser uma espécie acessível aos pescadores, e comercialmente interessante, como já referimos.

Sobre o valor de venda desta espécie observam-se dois momentos: um primeiro, até ao final da década de 1940, período em que foram desembarcados os maiores quantitativos (157,1 ton das 206,3 ton), e o valor de venda salvo duas exceções excedeu os 4 contos por tonelada; um segundo, desde 1950 até 1969, período em que os desembarques anuais são bastante baixos (um total de 49,2 ton do total global de 206,3 ton), mas que o valor médio de venda anual nunca ficou abaixo dos 5 contos por tonelada, havendo anos em que inclusive chega aos 7, 8 e até 13 contos por tonelada. Foi no ano de 1952, em situação de reduzidos desembarques, que esta espécie foi mais valorizada. Foram desembarcados 100 Kg que foram comercializados por 1,3 contos (Ministério da Marinha, 1957b, p. 9). No porto de Lisboa esta espécie no mesmo período atingiu um valor médio de venda de 4,1 contos por tonelada.

A lula, que em período de reprodução se encontrava em águas mais costeiras, e era nesta altura que mais era capturada pelos pescadores da Trafaria, foi o cefalópode mais desembarcado e também a segunda espécie de moluscos mais desembarcada, num total de 636,3 toneladas desembarcadas no período entre 1938/69 e que foram comercializadas por 3.880,9 contos, o que dá o valor de venda médio de 6,1 contos por tonelada. Esta foi, por isso, a espécie de moluscos mais valorizada nos portos das delegações marítimas de Lisboa no Tejo. Importa referir que no porto de Lisboa, no mesmo período, esta espécie foi comercializada por um valor médio de 8 contos por tonelada.

Os maiores desembarques desta espécie, que também foram os mais regulares, ocorreram em dois momentos: entre 1947/52 e entre 1969, quase na totalidade na Trafaria. Para se ter uma ideia, de todos os desembarques desta espécie entre 1953/69 nos portos das delegações de Lisboa no Tejo, foram desembarcados 100 Kg no Barreiro no ano de 1957, que foram comercializados por 500 escudos, e foram desembarcadas 565,7 toneladas na Trafaria, que foram comercializadas por 3.482,5 contos, o que dá um valor médio de venda de 6,2 contos por tonelada. Em Vila Franca de Xira não foi desembarcada qualquer quantitativo desta espécie.

O período de maiores desembarques anuais aconteceu entre 1962/67. Só nestes seis anos foram desembarcadas na Trafaria 503,3 toneladas que foram comercializadas por 3.105,3 contos, o que dá o valor médio de venda de 6,2 contos por tonelada. E neste período não existiu qualquer outro desembarque em qualquer outro porto do estuário do Tejo. O pico de desembarques foi atingido em 1967, ano em que foram desembarcadas 103,9 toneladas que foram comercializadas por 622,1 contos, o que dá um valor médio de 5,99 contos por tonelada. A maior ou menos intensidade do volume anual de desembarques não tinha nesta espécie grande interferência no valor de venda em lota.

A ostra, animal marinho indissociável da história do estuário do Tejo, foi o molusco mais desembarcado e simultaneamente um dos menos valorizados, logo a seguir ao mexilhão e à conchilha. Entre 1938/69 foram desembarcadas 8.479,2 toneladas nas delegações marítimas de Lisboa no Tejo que foram comercializadas por 7.499,9 contos, o que dá um valor médio de venda de 900 escudos por tonelada. No porto de Lisboa, no mesmo período, a ostra foi comercializada por um valor médio de 1,2 contos por tonelada.

Se no caso da lula a quase totalidade dos desembarques foi fruto do labor dos marítimos da Trafaria, no caso da ostra a quase totalidade dos desembarques foi fruto do labor dos marítimos do Barreiro, com uma pequena participação dos marítimos de Vila Franca de Xira. Não há qualquer desembarque de ostras na Trafaria. Para se ter uma ideia, entre 1953/69 foram desembarcadas 5.877,4 toneladas de ostra no Barreiro e que foram comercializadas por 6.291,6 contos, o que dá um valor médio de venda de 1,1 contos por tonelada, e que se aproxima do valor de venda alcançado no porto de Lisboa. Em todo este período só no ano de 1969 é que existe registo de desembarques de ostra em Vila Franca de Xira, num total de 355,7 toneladas que foram comercializadas por 453,9 contos, o que dá um valor médio de venda de 1,3 contos por tonelada, que ultrapassa o valor médio de venda no porto de Lisboa (Ministério da Marinha, 1971, p. 10). Isto significa que o baixo valor médio global de venda desta espécie se deve, sobretudo, ao baixo valor de comercialização que era praticado no Barreiro até ao início da década de 1950.

O maior volume de desembarques aconteceu no último biénio do período em estudo, num total de 1.722,1 toneladas desembarcadas em 1968, e comercializadas por 1.722,1 contos, e 2.523,5 toneladas desembarcadas em 1969, e comercializadas por 3.624 contos, atingindo-se neste ano o valor médio de venda de 1,44 contos por tonelada (o que se deve à contribuição das vendas em Vila Franca de Xira) (Ministério da Marinha, 1970b, p. 10; 1971, p. 10).

As espécies diversas, ou não especificadas, representaram no período entre 1938/69 um total de 135,3 toneladas que foram comercializadas por 527,2 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,9 contos por tonelada. A maior parte destes desembarques ocorreu na Trafaria entre 1938/43, sendo de destacar os desembarques dos anos de 1939 e 1943, que no conjunto representam 114,5 toneladas (representa 84,6% do total) que foram comercializadas por 427,5 contos.

O valor de comercialização destas espécies sofria de grande variação. Recorrendo ainda aos anos de 1939 e 1943, verifica-se que no primeiro foram desembarcadas 57,1 toneladas que foram comercializadas por 141,2 contos, o que dá um valor médio de venda de 2,47 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1940b, p. 24-26), e no segundo foram desembarcadas 57,4 toneladas que foram comercializadas por 286,3 contos, o que dá um valor médio de venda de 4,99 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1944, p. 29). A partir de 1944, com poucas exceções, todas as espécies de moluscos desembarcadas eram classificadas, e já não eram integradas nesta categoria mais “abstrata”.

A seguir apresentamos em gráfico a evolução individual e anual dos desembarques de cada espécie, e respetivo valor de venda, no período entre 1938/69.

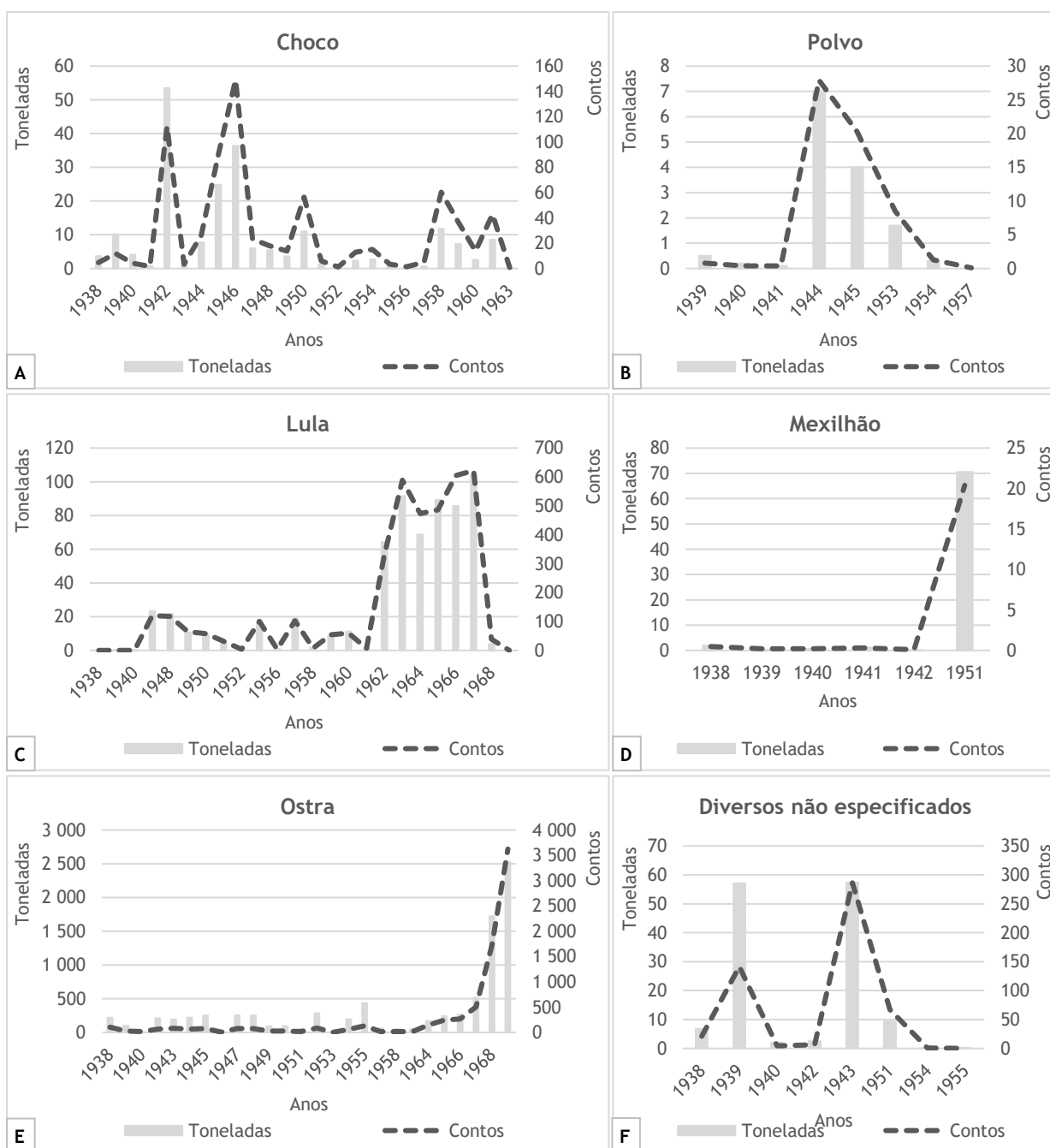


GRÁFICO 60 | Quantidades total de moluscos desembarcados nas Delegações de Lisboa no Tejo, por espécies e por anos, e respetivo valor de venda, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.86, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Em termos globais, e como se observa nos dois gráficos seguintes, as mais relevantes espécies de moluscos que foram desembarcadas nas delegações marítimas do Tejo foram quase todas menos valorizadas do que as mesmas espécies desembarcadas no mesmo período no porto de Lisboa, de forma diametralmente oposta à já observada na comercialização dos crustáceos.

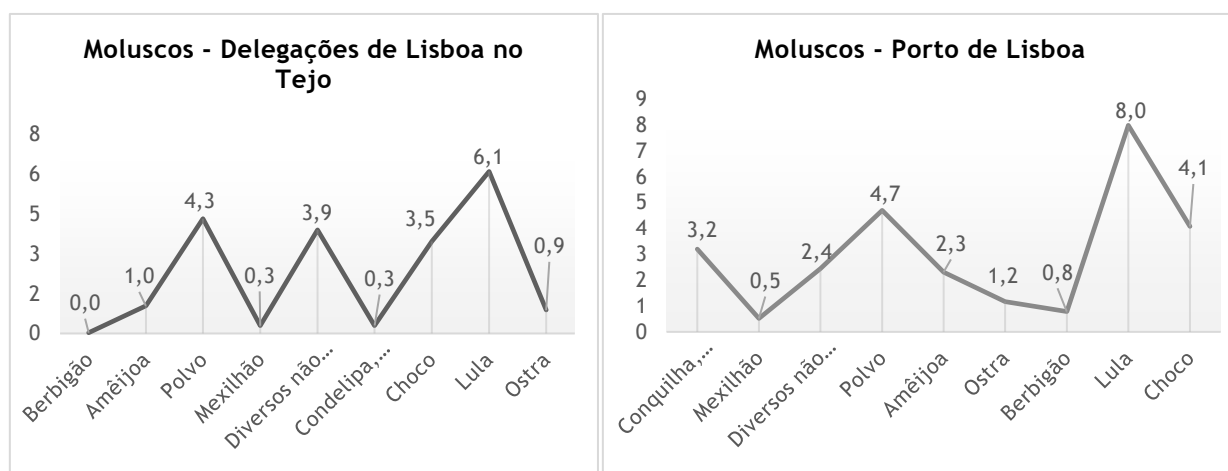


GRÁFICO 61 | Valor médio de venda por cada tonelada (em contos) desembarcada no porto de Lisboa e nas delegações de Lisboa no Tejo, por cada uma das espécies de moluscos bivalves e cefalópodes, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Para cada espécie foram somados todos os desembarques (em toneladas) registados ao longo do período entre 1938/69, bem como o respetivo valor de venda (em contos). Depois dividiu-se o valor total apurado de venda pelo valor total apurado de desembarques, do que resulta o valor médio de venda por tonelada.

Estes dados revelam uma nítida tendência de menor valorização dos moluscos e das espécies de peixes (demersais e pelágicos) desembarcadas Delegações de Lisboa no Tejo, por comparação com as mesmas espécies desembarcadas no mesmo período no porto de Lisboa. A exceção são os crustáceos. Tal acontece pela natureza vincadamente artesanal da pesca realizada no estuário.

Do ponto de vista da quantidade e do tipo de artes usadas e da sua produção, vamos de seguida analisar os aparelhos de rede envolvente de arrastar (o cerco e as traineiras pequenas e as traineiras grandes), os aparelhos de rede envolvente de arrastar (as xâvegas pequenas), as sacadas e os aparelhos de anzol. A maior parte destas artes eram usadas exclusivamente pelos marítimos inscritos na Delegação Marítima da Trafaria, compreendendo a jurisdição na zona litoral entre a Caparica e a Fonte da Telha, cujas comunidades piscatórias tinham competência e realizavam pesca atlântica (na zona de pesca de entrecabos) e pesca estuarina em função da disponibilidade de recursos e das condições climáticas e dos condicionalismos impostos pelo estado do mar. No Barreiro e em Vila Franca de Xira utilizava-se como mais significativo o sistema de aparelhos diversos, que caracteriza a pesca polivalente, mas também se utilizavam os aparelhos de anzol, especialmente no Barreiro, ainda que sem a intensidade da Trafaria. Por este motivo, a análise do sistema de aparelhos diversos será efetuada aquando da análise das pescarias em águas salobras.

A arte do cerco era utilizada pelos pescadores da Trafaria na captura de várias espécies pelágicas, nomeadamente a sardinha, cavala, carapau e chicharro. Desta arte só dispomos de dados entre 1938 e 1951, nomeadamente o número de artes a laborar por ano, a sua tonelagem bruta global e o valor global do produto da pesca (em contos), e ainda os valores máximos, mínimos e médios do produto da pesca por arte.

Os dados estatísticos permitem apurar que o número de cercos em atividade nunca foi expressivo, mas ainda assim decresceu entre 1938/43, tendência que foi invertida de forma pouco significativa nos anos de 1944 e 1946, como se observa no gráfico seguinte. No ano de 1951 voltariam a estar em atividade só duas embarcações cercadoras, que representavam 129 toneladas de arqueação bruta global, e nesse ano foram responsáveis por desembarques que renderam 542,2 contos.

O valor global do produto dos cercos, ou seja, o valor global do pescado capturado com esta arte e desembarcado e comercializado no porto da Trafaria, evoluiu em função do número de artes em atividade, e em termos gerais pode caracterizar-se por uma trajetória de decrescimento após 1941, só atenuada no período entre 1945/47. No entanto, há a destacar o aumento significativo no ano de 1941, como se observa no gráfico seguinte, numa altura em que o número e capacidade das embarcações regredia, para o qual contribuiu o ciclone de 15 de fevereiro. Há a destacar pela negativa o valor médio por arte, ou seja, o valor médio do pescado capturado por cada um dos cercos e comercializado na Trafaria, que decresceu após 1941.

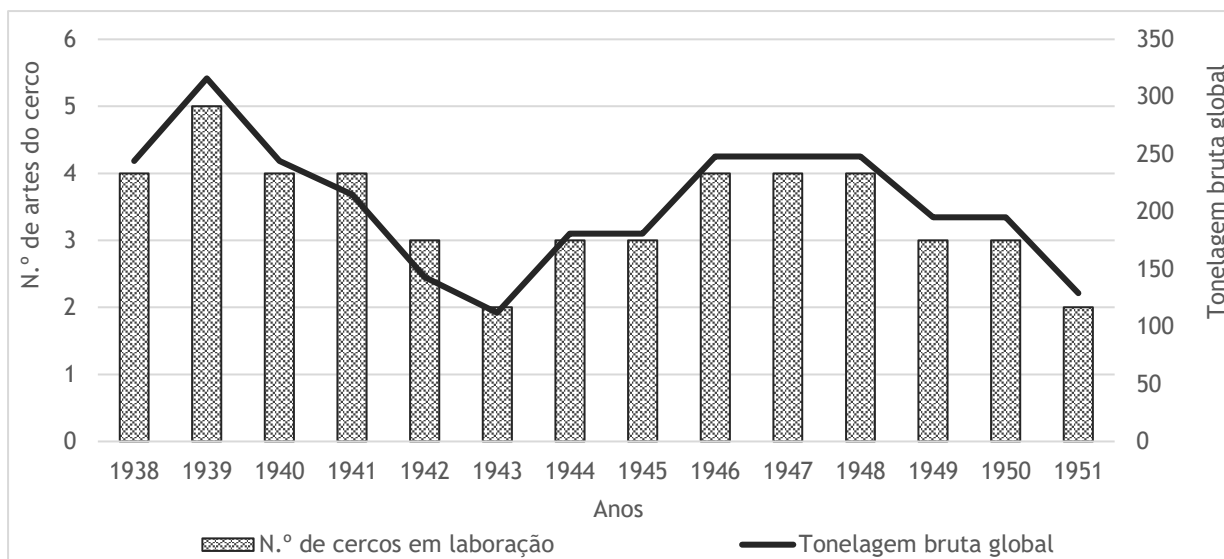


GRÁFICO 62 | Número de cercos registados (e a laborar) na Trafaria, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1951.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 37; 1940b, p. 35; 1941, p. 31; 1942, p. 37; 1943, p. 39; 1944, p. 37; 1946, p. 39; 1947, p. 41; 1949a, p. 17; 1949b, p. 17; 1950, p. 17; 1951, p. 17; 1955, p. 17; 1957a, p. 17.

Nota: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.87, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Sobre o valor do produto médio por arte há a referir que, não obstante terem sido só contabilizadas as artes ativas, em alguns anos algumas podem não ter trabalhado todos os meses, por isso serem apresentados valores médios e valores mínimos e máximos. Os dados relativos ao ano de 1950, quanto ao produto mínimo, médio e máximo por arte, são disso ilustrativos. Neste ano eram três as artes ativas, das quais uma pescou menos de quatro meses, e só duas pescaram sempre que o tempo permitia. A arte que laborou menos de quatro meses gerou um produto global de 1,7 contos (que é, também, o produto mínimo, médio e máxima), enquanto as outras duas artes que laboraram quase todo o ano foram responsáveis por um produto global de 1.335,6 contos, tendo sido o produto mínimo de 518,5 contos, o produto médio de 667,8 contos e o produto máximo de 817,1 contos. No cômputo global, quer o produto global, quer o produto médio por arte, neste ano foram afetados negativamente pela arte que laborou menos de quatro meses (Ministério da Marinha, 1955, p. 17).

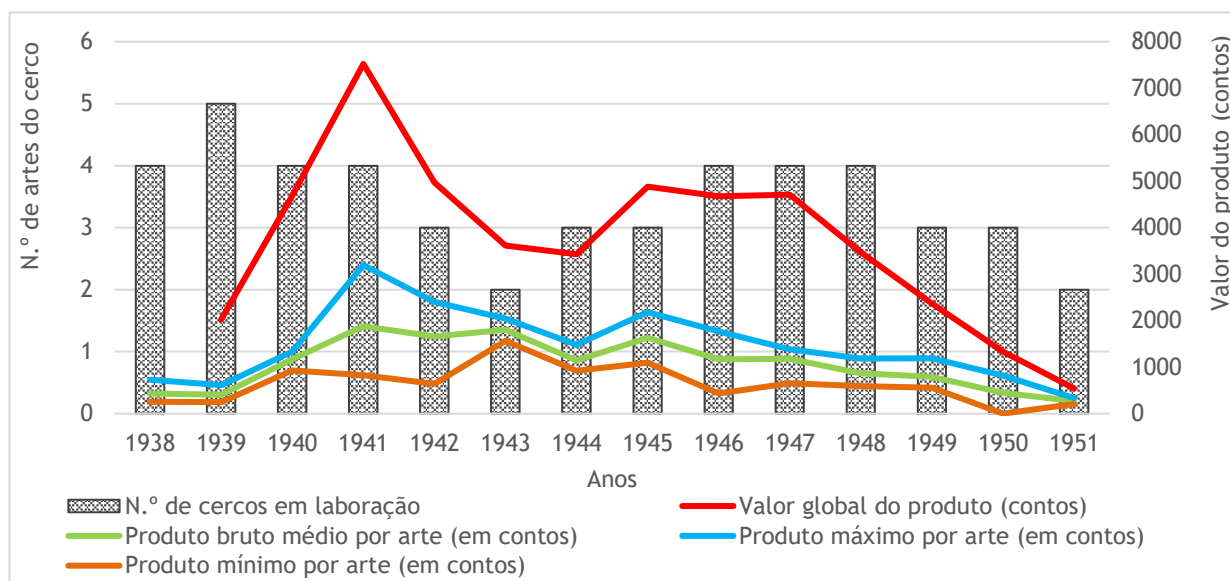


GRÁFICO 63 | Número de cercos registados (e a laborar) na Trafaria, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1951.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 37; 1940b, p. 35; 1941, p. 31; 1942, p. 37; 1943, p. 39; 1944, p. 37; 1946, p. 39; 1947, p. 41; 1949a, p. 17; 1949b, p. 17; 1950, p. 17; 1951, p. 17; 1955, p. 17; 1957a, p. 17.

Nota: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.87, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Ainda dentro dos sistemas de cercar há a referir as traineiras pequenas de que dispomos de registos entre 1938/69, e as traineiras grandes de que dispomos de registos entre 1945/60.¹⁷¹ Estas redes, utilizadas nas embarcações do mesmo nome (cada traineira utilizava uma rede traineira), foram a imagem de marca durante o Estado Novo e foram responsáveis por uma fatia significativa dos desembarques na Trafaria, mas entraram em declínio na década de 1960, especialmente após 1965, altura em que só ficou a laborar uma traineira de 32 toneladas de arqueação (Ministério da Marinha, 1967, p. 42; 1968, p. 29; 1970a, p. 29; 1970b, p. 29; 1971, p. 29).

O número de traineiras pequenas evoluiu de forma irregular na Trafaria: aumentou ligeiramente no início da década de 1940, a seguir decresceu, mas voltou a aumentar na primeira metade da década de 1950, voltou a decrescer e a aumentar, ainda na mesma década, e no início da década de 1960 voltou a decrescer, e assim se manteve até ao final deste período. A tonelagem bruta global acompanhou a evolução do número de embarcações, à exceção do ano de 1944, em que houve mais embarcações, mas com menos capacidade, e à exceção dos anos entre 1958/61, em que reduziu o número de embarcações, mas aumentou a tonelagem, o que significa que passou a existir menos embarcações ativas, cerca de seis por ano, mas com mais tonelagem, cerca de 30 toneladas, o que colocava estas embarcações quase ao nível das grandes traineiras. Entre 1962/64 só duas traineiras estiveram ativas, e a partir de 1965 somente uma.

O produto das traineiras pequenas foi superior ao produto dos cercos, o que mostra a importância desta pescaria para a Trafaria. O valor mais alto conseguido com a comercialização do pescado capturado pelas traineiras pequenas foi atingido em 1960, com um total de 6.740,7 contos, ano em que estavam em laboração cinco traineiras com um total de 147 toneladas de arqueação (Ministério da Marinha, 1961, p. 37).

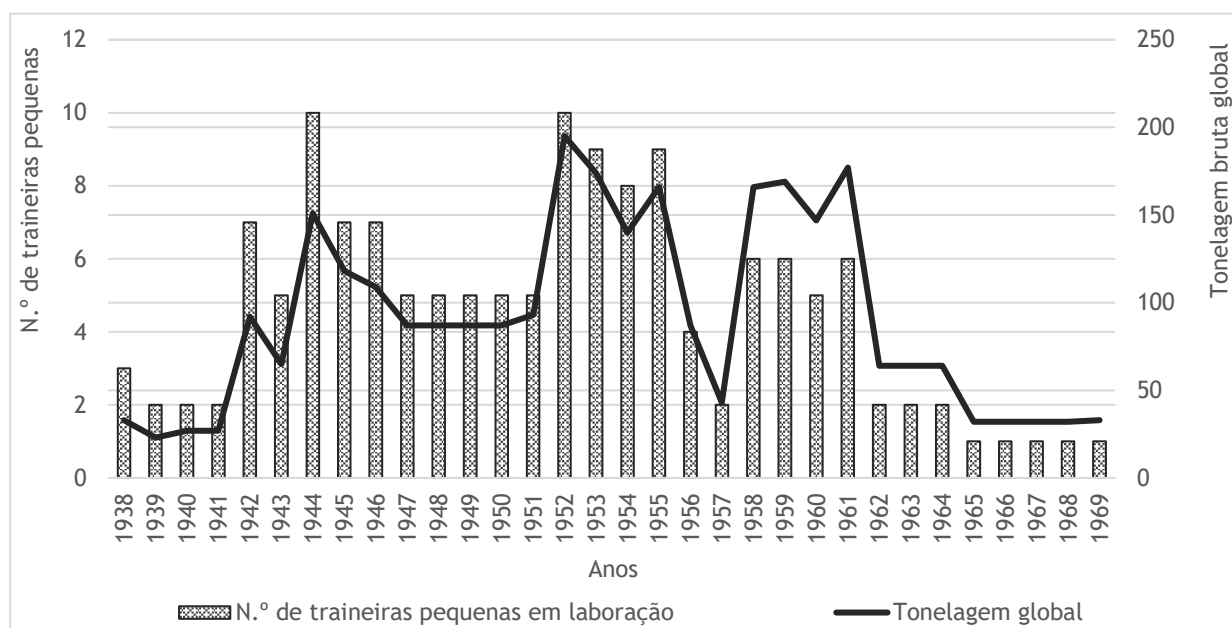


GRÁFICO 64 | Número de traineiras pequenas registadas (e ativas) na Trafaria, e sua tonelagem bruta global, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 39; 1940b, p. 38; 1941, p. 40; 1942, p. 45; 1943, p. 48; 1944, p. 46; 1946, p. 48; 1947, p. 50; 1949a, p. 26; 1949b, p. 26; 1950, p. 27; 1951, p. 27; 1955, p. 29; 1957a, p. 30; 1957b, p. 31; 1957c, p. 34; 1957d, p. 33; 1957e, p. 33; 1958a, p. 33; 1958b, p. 33; 1959, p. 33; 1960, p. 35; 1961, p. 37; 1962, p. 41; 1963, p. 39; 1964, p. 39; 1966b, p. 39; 1967, p. 42; 1968, p. 29; 1970a, p. 29; 1970b, p. 29; 1971, p. 29.

Notas: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados de base estão disponíveis para consulta da Tabela A do Apêndice I.88, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

¹⁷¹ Até 1957, inclusive, a pesca nacional das traineiras estava dividida para fins estatísticos entre “traineiras pequenas” (= ou < a 30 ton.) e “traineiras grandes” (= ou > a 30 ton.). Entre 1958/65 acrescentou-se uma nova classe - as “traineiras médias”. Com esta alteração, passou a classificar-se como “traineiras grandes” as embarcações de 50 ou mais toneladas. A partir de 1966, inclusive, a divisão da pesca das traineiras voltou a ser entre “traineiras pequenas” e “traineiras grandes”, mas as embarcações com mais de 30 toneladas ficaram classificadas como “traineiras grandes”. De forma ajustar a proporcionalidade, os dados registados entre 1966/69 como sendo de “traineiras grandes” foram considerados como sendo de “traineiras pequenas”, porque cada uma destas traineiras tinha 32 toneladas de arqueação, valor que ficava em linha com os anos precedentes da classificação em “traineiras pequenas”. Cada traineira usava uma arte, uma rede traineira.

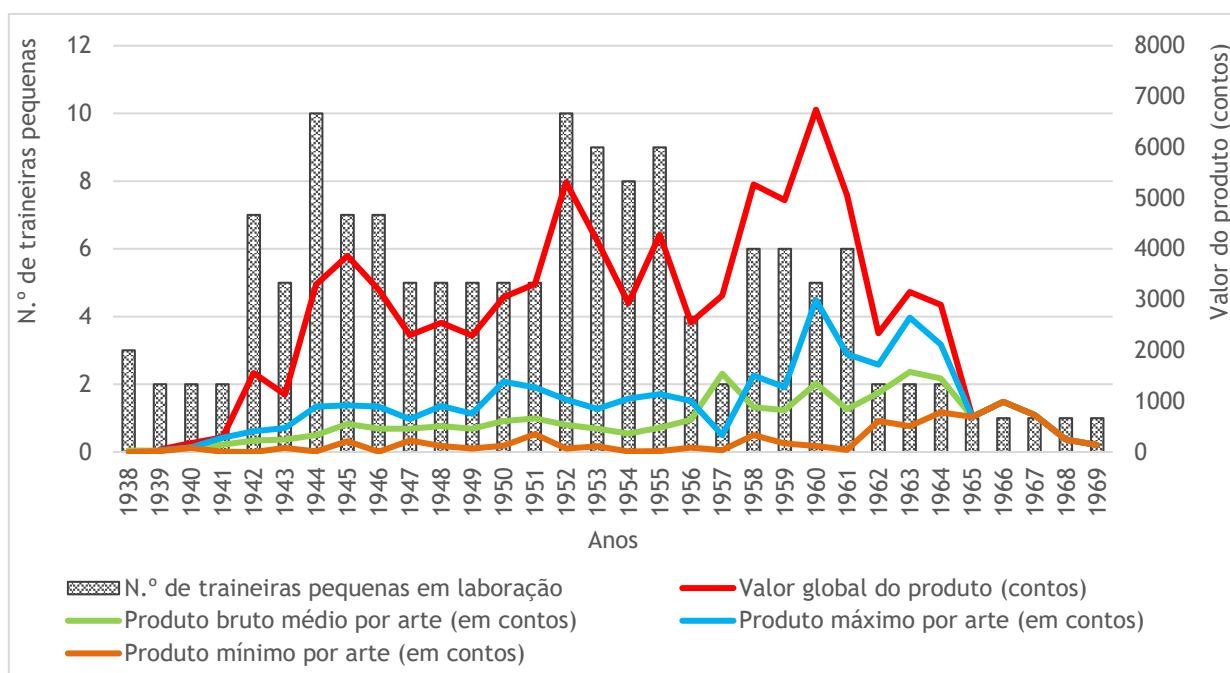


GRÁFICO 65 | Número de traineiras pequenas ativas na Trafaria, e respetivo valor global do produto da pesca (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo da pesca por arte (em contos), entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 39; 1940b, p. 38; 1941, p. 40; 1942, p. 45; 1943, p. 48; 1944, p. 46; 1946, p. 48; 1947, p. 50; 1949a, p. 26; 1949b, p. 26; 1950, p. 27; 1951, p. 27; 1955, p. 29; 1957a, p. 30; 1957b, p. 31; 1957c, p. 34; 1957d, p. 33; 1957e, p. 33; 1958a, p. 33; 1958b, p. 33; 1959, p. 33; 1960, p. 35; 1961, p. 37; 1962, p. 41; 1963, p. 39; 1964, p. 39; 1966b, p. 39; 1967, p. 42; 1968, p. 29; 1970a, p. 29; 1970b, p. 29; 1971, p. 29.

Notas: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Nos anos em que só laborou uma traineira o valor global do produto da pesca é o mesmo do produto bruto mínimo, médio e máximo por arte, exatamente porque resulta na totalidade da produção de uma única arte. Os dados de base estão disponíveis para consulta da Tabela A do Apêndice I.88, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Em 1941 estavam apenas duas traineiras pequenas no ativo na Trafaria, e no ano seguinte passaram a sete, o que é um aumento significativo. No entanto, a tonelagem bruta global não aumentou da mesma forma, motivo pelo qual a produtividade neste período foi baixa. Inferência semelhante se pode fazer em relação ao período entre 1922/55. Ou seja, a menor produtividade das embarcações não resultou de essas estarem inativas uma grande parte do ano, mas sim devido à sua menor capacidade.¹⁷² A produtividade das traineiras pequenas, e consequentemente a sua rentabilidade, aumentou substancialmente a partir de 1958, como se observou nos gráficos anteriores.

Quanto às traineiras grandes, verifica-se um aumento progressivo do número de embarcações até ao ano de 1953, seguido de um decréscimo abrupto até ao ano de 1958, que coincide com final do primeiro Plano de Fomento para as Pescas Marinhas Nacionais que, como se sabe, tinha por objetivo financiar a renovação e modernização das diversas frotas de pesca, melhorar os meios e os processos de pesca, aumentar o apetrechamento destinado ao integral aproveitamento dos produtos da pesca e promover a criação de novas atividades. Entre 1958/69, somente uma traineira grande esteve ativa (nos dois primeiros anos foi sempre a mesma, tinha 50 toneladas de arqueação, e no último ano essa embarcação foi substituída por uma outra com 56 toneladas de arqueação).

O valor global do produto deste sistema de pesca foi elevado entre 1949/59, e muito elevado entre 1952/55, como se verifica nos gráficos seguintes, traduzindo-se na valorização de toda a fileira da pesca da Trafaria. O valor mais alto conseguido por este sistema de pesca foi registado em 1952,

¹⁷² Ora veja-se. Em 1942, das sete traineiras pequenas registadas na Trafaria, três tinham uma tonelagem bruta global de 33 ton. e pescaram durante menos de 4 meses, e as quatro restantes, com uma tonelagem bruta global de 59 ton., pescaram quatro meses ou mais, o que representou um valor do produto global de 144,1 contos e 1.418,8 contos, respetivamente (Ministério da Marinha, 1943, p. 48). Significa, portanto, que as traineiras pequenas eram muito utilizadas, e só estavam paradas em situações extremas. No ano seguinte, das quatro traineiras pequenas registadas na Trafaria, só uma com 9 toneladas de arqueação pescou durante menos de 4 meses. As restantes, com uma tonelagem bruta global de 34 toneladas pescaram quatro meses ou mais. O que representou um valor do produto global de 14,2 contos e 746,3 contos, respetivamente (Ministério da Marinha, 1944, p. 47). Nos restantes anos, eram poucas as traineiras pequenas registadas na Trafaria que laboravam menos de quatro meses por ano, valor que quase nunca excedeu os 20% (ou seja, 80% das traineiras pequenas laboraram mais de quatro meses, e eram estas as responsáveis pelo grosso do valor do produto gerado).

ano em que estiveram em laboração dez traineiras que foram responsáveis por desembarques que totalizaram um valor global de 7.824,5 contos.

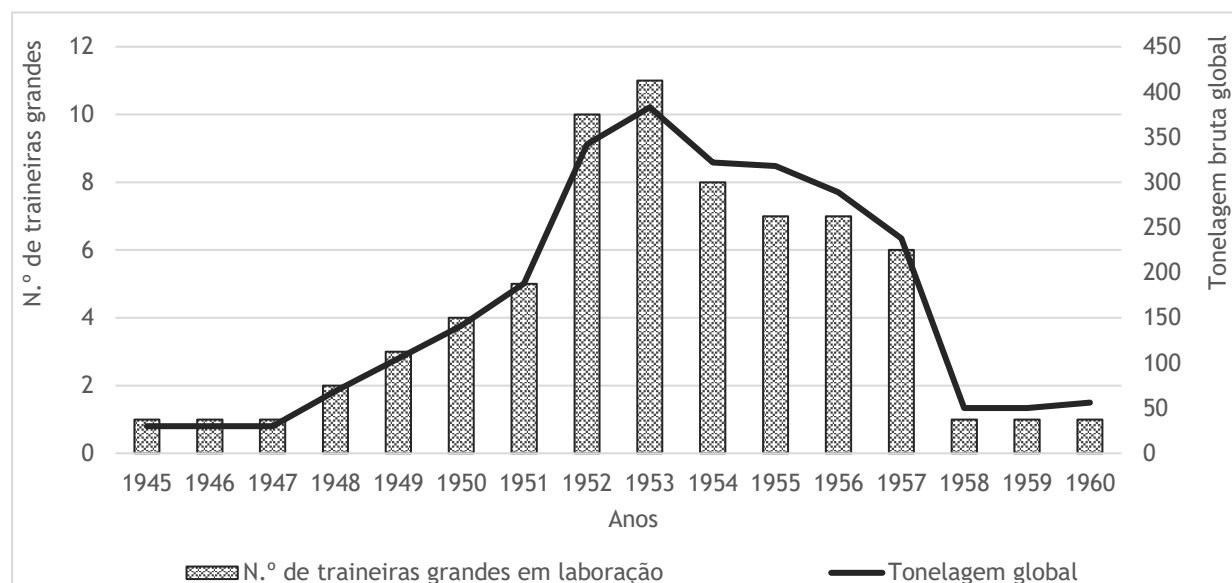


GRÁFICO 66 | Número de traineiras grandes registadas (e ativas) na Trafaria, e sua tonelagem bruta global, entre 1945 e 1960.

Fontes: Ministério da Marinha, 1947, p. 45; 1949a, p. 21; 1949b, p. 21; 1950, p. 21; 1951, p. 21; 1955, p. 22; 1957a, p. 23; 1957b, p. 23; 1957c, p. 26; 1957d, p. 26; 1957e, p. 26; 1958a, p. 26; 1958b, p. 26; 1959, p. 22; 1960, p. 22; 1961, p. 22.

Nota: Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados de base estão disponíveis para consulta na Tabela B do Apêndice I.88, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

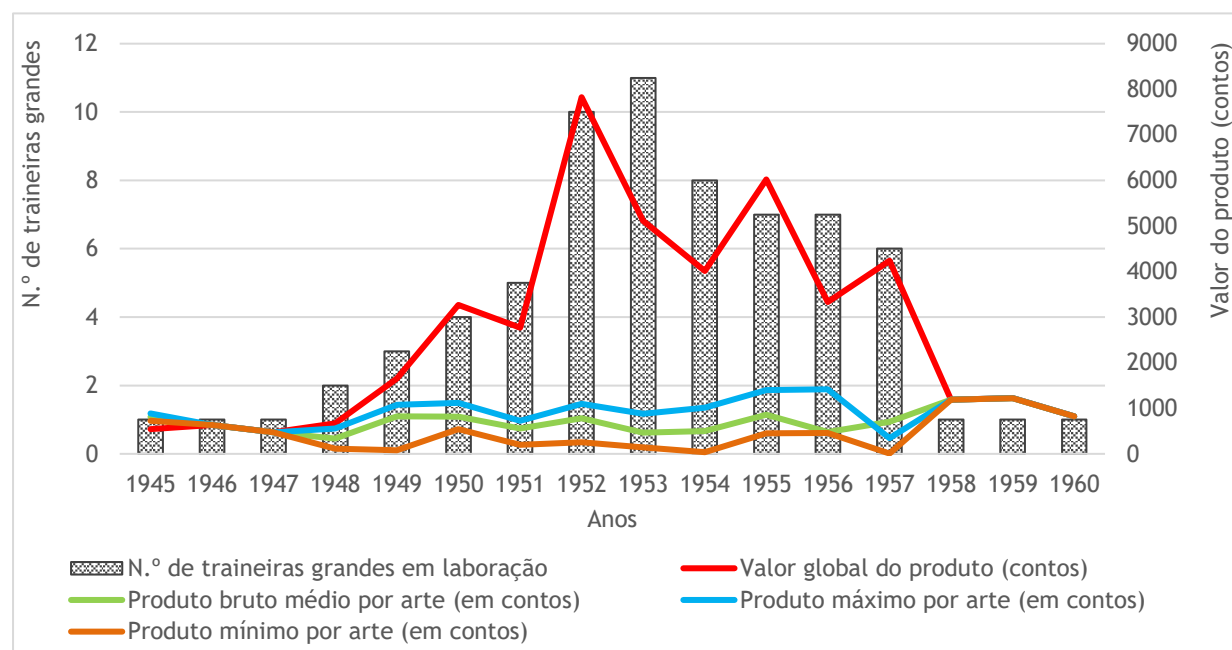


GRÁFICO 67 | Número de traineiras grandes registadas (e ativas) na Trafaria, e respetivo valor global do produto (em contos), bem como o produto máximo, médio e mínimo por arte (em contos), entre 1945 e 1960.

Fontes: Ministério da Marinha, 1947, p. 45; 1949a, p. 21; 1949b, p. 21; 1950, p. 21; 1951, p. 21; 1955, p. 22; 1957a, p. 23; 1957b, p. 23; 1957c, p. 26; 1957d, p. 26; 1957e, p. 26; 1958a, p. 26; 1958b, p. 26; 1959, p. 22; 1960, p. 22; 1961, p. 22.

Nota: Nos anos em que só laborou uma traineira o valor global do produto da pesca é o mesmo do produto bruto mínimo, médio e máximo por arte, exatamente porque resulta na totalidade da produção de uma única arte. Em alguns anos algumas artes podem não ter trabalhado todos os meses. Os dados de base estão disponíveis para consulta na Tabela B do Apêndice I.88, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

As xávegas (pequenas e grandes) inscritas na Delegação Marítima da Trafaria e utilizadas pelas comunidades piscatórias da Caparica e da Fonte da Telha, que eram lançadas na faixa litoral costeira entre o “Bico da Calha” (também conhecido por “Bico da Areia”) e a Lagoa de Albufeira¹⁷³, uma zona de fundos limpos e de declive suave (Franca & Costa, 1979, p. 49), entre 1938/69 apresentaram uma tendência de estabilização do número de artes ativas com uma variação máxima de até cinco unidades por ano, à exceção dos anos entre 1951/53, em especial do ano de 1951, em que duplicou o número de artes em atividade (é de acreditar que entre 1946/50 tenha existido aumento do número de xávegas, suspeição que atenuava o aumento abrupto de 1945 para 1951, mas não dispomos de dados oficiais).

Em todo este período são poucos os anos em que se sabe ao certo quantas eram as xávegas grandes e quantas eram as xávegas pequenas em laboração, porque os dados na maior parte das vezes estão agregados, mas sabe-se que a par da normal oscilação do número de artes ativas muitas vezes decorrente das condicionantes climatéricas e do estado do mar, a tendência foi de progressiva diminuição do número de xávegas grandes e de aumento proporcional do número de xávegas pequenas, reconversão forçada pela carência de mão-de-obra, uma vez que para operar as xávegas grandes era necessário quase o dobro do pessoal, cerca de 25 indivíduos, quando as xávegas pequenas eram operadas com apenas 14 indivíduos (Franca & Costa, 1979, p. 39, 48). Haveria outras zonas do país onde as xávegas grandes imperavam, nomeadamente em Aveiro, Figueira da Foz e Nazaré.

Também não é possível aferir essa dinâmica através do número de pescadores inscritos nestas artes, porque na maior parte dos anos também não existiu desagregação de dados. Por exemplo, em 1945/46 estiveram em cada ano 44 pescadores inscritos em xávegas pequenas, não havendo qualquer inscrito em xávegas grandes (Ministério da Marinha, 1947, p. 70-71; 1949a, p. 44-45). No período entre 1947/49, em cada ano só há registo de 40 pescadores inscritos em xávegas pequenas (Ministério da Marinha, 1949b, p. 44-45; 1950, p. 46-47; 1951, p. 46-47). Em 1950, os marítimos inscritos na Trafaria foram 60, todos nas xávegas pequenas (Ministério da Marinha, 1955, p. 48-49). Até 1964 só há registo de pescadores inscritos em xávegas pequenas, o que é questionável, pois sabemos que teriam de existir xávegas grandes em laboração, ainda em que decadência. Os dados, por si só, também são questionáveis. Ora vejamos. No verão de 1965 eram 90 os inscritos em xávegas pequenas, e no inverno do mesmo ano estes mesmos pescadores aparecem como inscritos em xávegas grandes, sem que se perceba o motivo. No ano a seguir, os inscritos em xávegas grandes eram 79 no verão e 75 no inverno, não havendo qualquer marítimo inscrito nas xávegas pequenas (Ministério da Marinha, 1967, p. 96-99; 1968, p. 90-93). Os dados de maior equilíbrio, a nosso ver, são os do verão de 1967, em que estavam registados 40 marítimos em xávegas grandes e 42 em xávegas pequenas (Ministério da Marinha, 1970a, p. 94-95).

Independentemente disso, mais importante é verificar a imensa importância económica do produto desta pesca para as populações locais. Igualmente importante e digno de nota é o facto desta pescaria ser um ícone histórico e cultural das comunidades piscatórias da Costa da Caparica e Fonte da Telha.

Não é possível inferir se o valor do produto anual da pesca das xávegas está estreitamente relacionado com o número de artes em atividade, já que entre 1951/54 existiu um grande reforço das artes em laboração e o produto desta pescaria decresceu.

A maior rentabilidade anual desta pesca aconteceu em 1955 e, de forma absolutamente incrível, no período entre 1967/69. Basta comparar os valores de venda do produto desta pesca dos anos de 1960/62 com o dos anos de 1967/69, períodos em que estiveram em laboração o mesmo número de artes, como se observa no gráfico a seguir.

Importa referir que essa divergência não decorreu, como se poderia supor, de algumas xávegas estarem inativas alguns meses, mas antes pelo facto de se ter alargado em mais de 30 dias de pesca o período de utilização intensiva destas artes (no primeiro período, foi utilizada com maior intensidade entre maio/junho e outubro, e no segundo período entre maio/junho e novembro), e, consequentemente, de se ter passado a fazer uma utilização mais intensiva ao longo de todo o ano, como se observa nos gráficos seguintes. No ano de 1965, o reduzido produto desta pescaria justifica-se pelo reduzido número de dias de pesca, que foi de apenas 77 dias, contabilizados de julho a dezembro. A título de comparação, no ano de 1969 foram realizados 1.132 dias de pesca, contabilizados de maio a novembro. Os dias de pesca referidos são referentes à totalidade das artes em operação, por ano.

¹⁷³ Devido a um problema de desassoreamento excessivo nesta zona foi necessário proceder à construção de vários molhes perpendiculares à praia, o que alterou a forma de fazer esta pesca. Desde logo, as xávegas passaram a ser lançadas após o último molhe, ou seja, entre a Praia Nova e a Lagoa de Albufeira (Franca & Costa, 1979, p. 40-41).

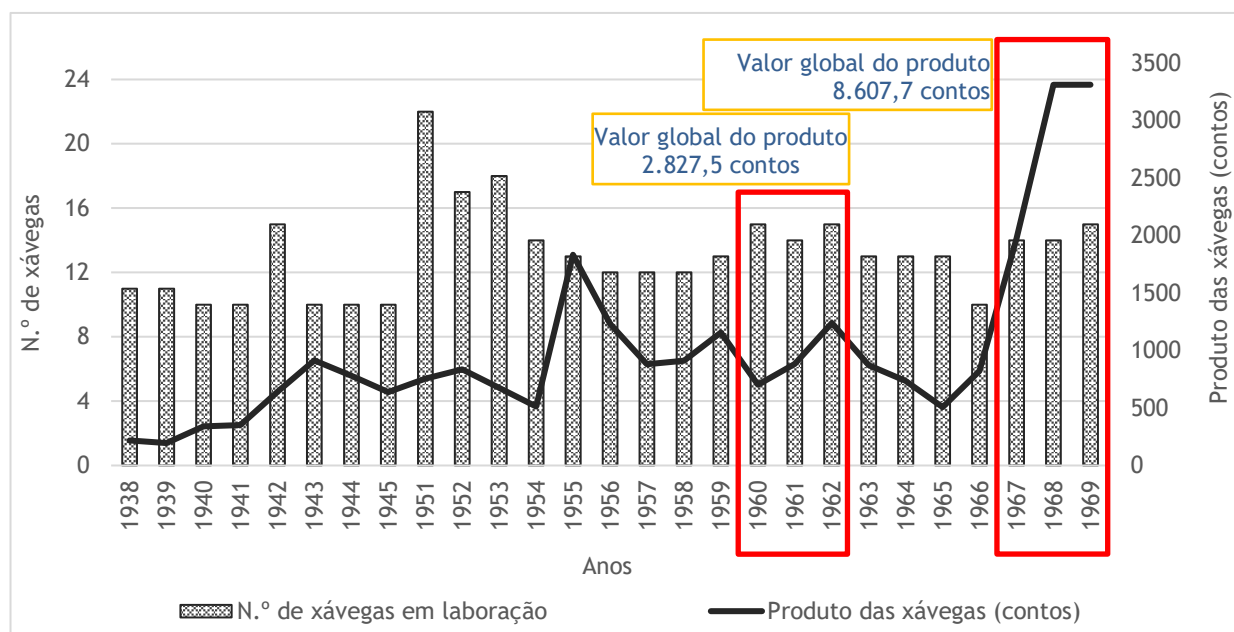


GRÁFICO 68 | Número de xávegas pequenas e grandes registadas (e ativas) na Trafaria, e respetivo valor global do produto (em contos), entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 40; 1940b, p. 39; 1941, p. 41; 1942, p. 46; 1943, p. 50; 1944, p. 48; 1946, p. 50; 1947, p. 52; 1957a, p. 33; 1957b, p. 34; 1957c, p. 36; 1957d, p. 35; 1957e, p. 35; 1958a, p. 35; 1958b, p. 35; 1959, p. 35; 1960, p. 37; 1961, p. 41; 1962, p. 45; 1963, p. 43; 1964, p. 43; 1966b, p. 45; 1967, p. 48; 1968, p. 42; 1970a, p. 42; 1970b, p. 40; 1971, p. 39.

Notas: Não existem dados para o período entre 1946/50. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.89, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

De salientar que esta arte, pela sua própria natureza, e até pela forma como é manobrada, padece de vários condicionalismos que afetam o número de dias de pesca, e que não têm de ver somente com o estado do mar, ainda que esse seja o mais relevante. Na época balnear os pescadores só podiam lançar as redes se não existissem veraneante na praia, ou no final da tarde, após o areal estar desimpedido. Condicionante para alguns, não para todos. Os que se dedicavam a outras atividades em complemento desta faina, e só tinham disponibilidade no final da tarde, não eram prejudicados. Enquadram-se aqui os que, em simultâneo, operavam durante a manhã na pesca no estuário do rio Tejo.

Em todo o período, com base nas estatísticas oficiais, é possível observar dois padrões bem distintos na utilização destas artes, cuja charneira é o início da década de 1960: até esse momento pescava-se com xávegas ao longo de quase todo o ano, ainda que entre novembro e abril/maio os quantitativos capturados fossem marginais, e depois desse momento e até 1969 concentrou-se e intensificou-se a pesca entre maio/junho e outubro/novembro, dilatando exponencialmente os quantitativos capturados.

Entre 1964/69, o número de dias de pesca oscilou entre um mínimo de 100 e um máximo de 150, à exceção do ano de 1965 em que se trabalhou apenas 77 dias, e dos anos de 1968/69, em que se trabalharam mais de mil e cem dias por ano (considerando todas as artes em laboração, por ano), conforme gráficos a seguir. A duração total de um lanço de xávega, incluindo a viagem ao mar, o lançamento da rede, a alagem (que era a mais penosa e morosa) e a recolha e seleção do peixe, era de cerca 2h30m, sendo que realizavam em média três lanços por dia (Franca & Costa, 1979, p. 40-42).

Franca & Costa (1979, p. 44), que analisaram o produto desta pescaria nas comunidades da Costa da Caparica e da Fonte da Telha entre 1974 e 1976, são perentórios a referir: “a quase totalidade do pescado capturado pela pesca artesanal na área em estudo resulta da actividade piscatória entre Maio e Outubro, com particular incidência nos meses de Junho, Julho e Agosto”, o que coincide com o período de atuação das xávegas. Durante estes três anos o produto da pesca das xávegas representou 93,51% do total global de capturas, o que fez os investigadores assumir que “esta arte é a que pesa realmente no conjunto dos métodos da pesca artesanal utilizados nesta faixa costeira”. O resto das capturas (6,49%) resultavam, em primeiro, da operação de pesca nas águas adjacentes à costa fora do período de utilização das xávegas, grosso modo entre novembro e abril, utilizando pequenos barcos com motor fora de borda e empregando redes de emalhar, redes de deriva e aparelhos de anzol, e, em segundo, quando as condições eram mais adversas, da pesca que conseguissem realizar na Lagoa de

Albufeira, onde utilizavam as nassas para captura da enguia, o arrasto para a terra, o chinchorro (ou chinchá) e as redes de emalhar para a captura de peixes diversos (ex. robalos e linguados), e no estuário do Tejo, onde empregavam redes de emalhar e aparelhos de anzol, e, algumas vezes, também o arrasto para a praia (Franca & Costa, 1979, p. 43).

Esta pescaria era dirigida aos pequenos cardumes de peixes pelágicos que se aproximavam da orla marítima, nomeadamente ao carapau, à sardinha e à cavala, e tinha como primeira finalidade o consumo imediato das populações locais e das povoações adjacentes. O pescado que não podia ser comercializado desta forma era acondicionado em caixas com gelo miúdo e encaminhado diretamente para o mercado de Lisboa e para fábricas conserveiras de Setúbal. Contrariamente ao que acontecia no tempo de Baldaque da Silva (1891, p. 137), em que a sardinha era a principal pescaria, entre 1974/76 a espécie mais capturada de forma destacada foi o carapau, seguindo-se a cavala, a sardinha, as lulas e as azevias. Mas eram capturadas muitas outras espécies de seláceos (cação, gata, pata-roxa, raia e tremelga), teleósteos (azevia, besugo, biqueirão, boga, cabra, carapau, cavala, cavalo-marinho, choupá, faneca, ferreira, galeota, linguado, margota, papa-tabaco, peixe-agulha, peixe-aranha, peixe-rei, peixe-voador, pregado, robalo, rodovalho, salmonete, sarda, sardinha, sargo (*Diplodus sargus* e *Diplodus vulgaris*), savelha, tainha e tainha-garrento), moluscos (lula e choco) e crustáceos (pilado) (Franca & Costa, 1979, p. 46, 50-52). Durante os meses de inverno (novembro/abril) as capturas eram muito reduzidas, não existia uma quebra total de rendimento, porque nessas espécies capturadas estão contidas algumas de maior valor comercial. Por exemplo, na Lagoa da Albufeira capturavam robalos, linguados e enguias, espécies comercialmente bastante valorizadas (Franca & Costa, 1979, p. 43, 46).

Em princípios de 1975 estavam inscritas 22 xávegas na Trafaria, 16 grandes e seis pequenas, e no ano seguinte quatro destas foram autorizadas a alterar a sua notação de xávegas grandes para xávegas pequenas, totalizando doze grandes e dez pequenas, mas neste ano devido à falta de mão-de-obra só laboravam 19 xávegas, doze na Costa da Caparica e sete na Fonte de Telha. Estimava-se que nesta altura existissem cerca de 250 pescadores nas duas comunidades piscatórias, que juntamente com os familiares representaria uma população superior a um milhar de pessoas a depender diretamente desta atividade (Franca & Costa, 1979, p. 39). As embarcações utilizadas tinham fundo chato, dois pares de remos e duas proas, mas eram diferentes dos antigos “saveiros” de que nos fala Baldaque da Silva (p. 396-398), e cada uma operava uma xávega. O que significa que o número de xávegas em atividade equivalia ao número de embarcações afetas a esta pescaria, como se observa nos gráficos seguintes.

Quanto aos condicionalismos que afetavam esta pescaria, e em linha com o que referimos, Franca & Costa (1979, p. 42) referem como principal o estado do mar, seguindo-se as restrições relativas à utilização das praias durante a época balnear, o que não permitia as operações de pesca durante todo o dia, e ainda “o facto de muitos elementos das companhias só estarem disponíveis para a faina a partir de uma certa hora, por se ocuparem também em misteres estranhos à pesca”. Por estes motivos resultava que, na prática, as xávegas apenas iniciavam a faina ao cair da tarde, e estendiam a atividade noite dentro em função quer das disponibilidades das companhias, quer da quantidade e qualidade do pescado capturado. Como nos demais estudos análogos, os autores negligenciam involuntariamente que um dos motivos para os elementos das companhias só estarem disponíveis ao final da tarde é o facto de na parte da manhã operarem nas águas interiores não marítimas do estuário do rio Tejo, distração sistémica que sempre impediu de se estabelecerem as necessárias relações de complementaridade entre a pesca em água interiores e a pesca em águas marítimas no concelho de Almada.

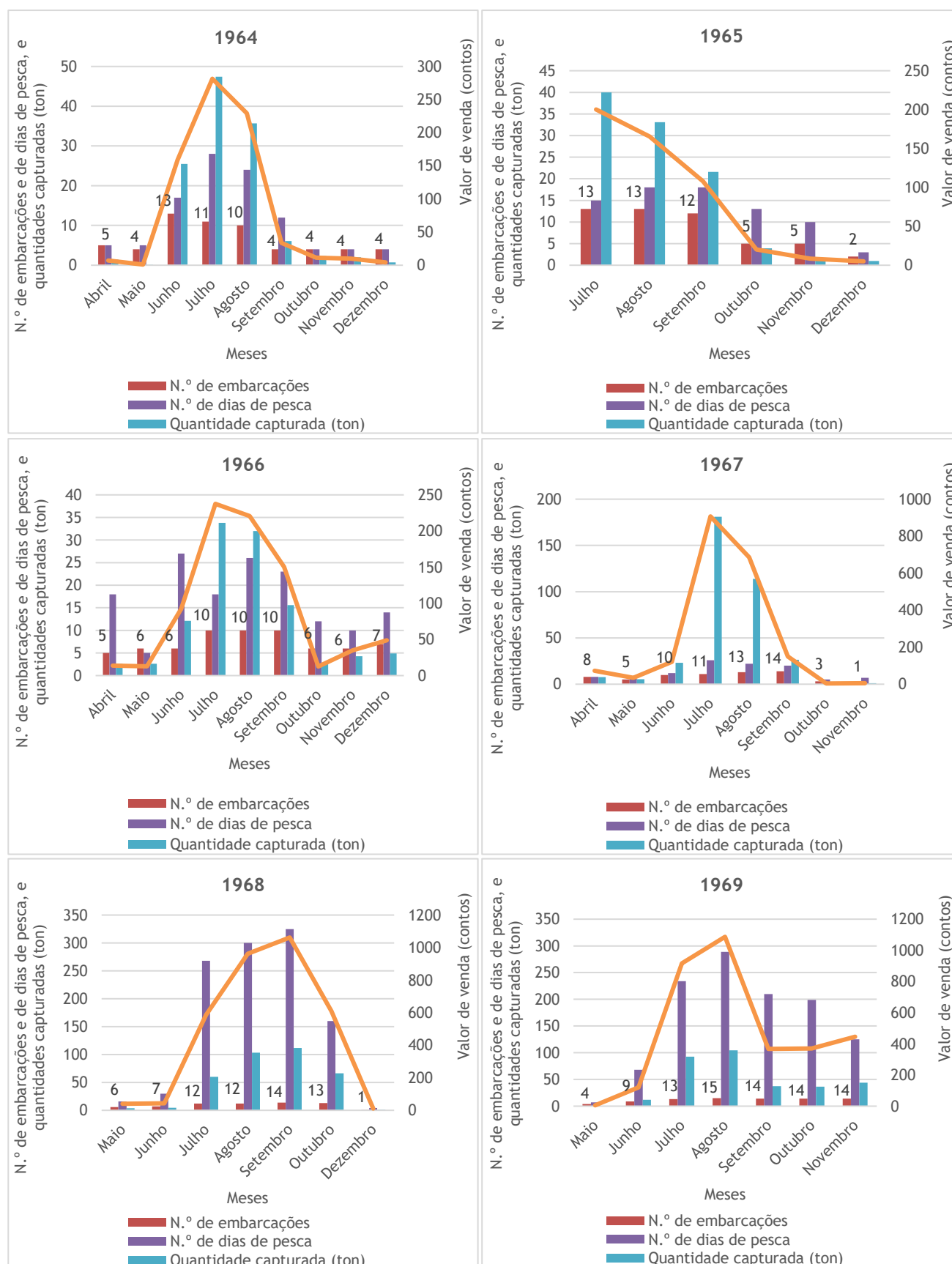


GRÁFICO 69 | Número de embarcações e de dias de pesca nas xávegas pequenas e grandes na Trafaria, bem como as quantidades capturadas (toneladas) e respetivo valor de comercialização (contos), entre 1964 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1966b, p. 45; 1967, p. 48; 1968, p. 42; 1970a, p. 42; 1970b, p. 40; 1971, p. 39.

Notas: Foi adicionado rótulo de dados ao “N.º de embarcações”. Só foram considerados os meses para os quais havia dados. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.91, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

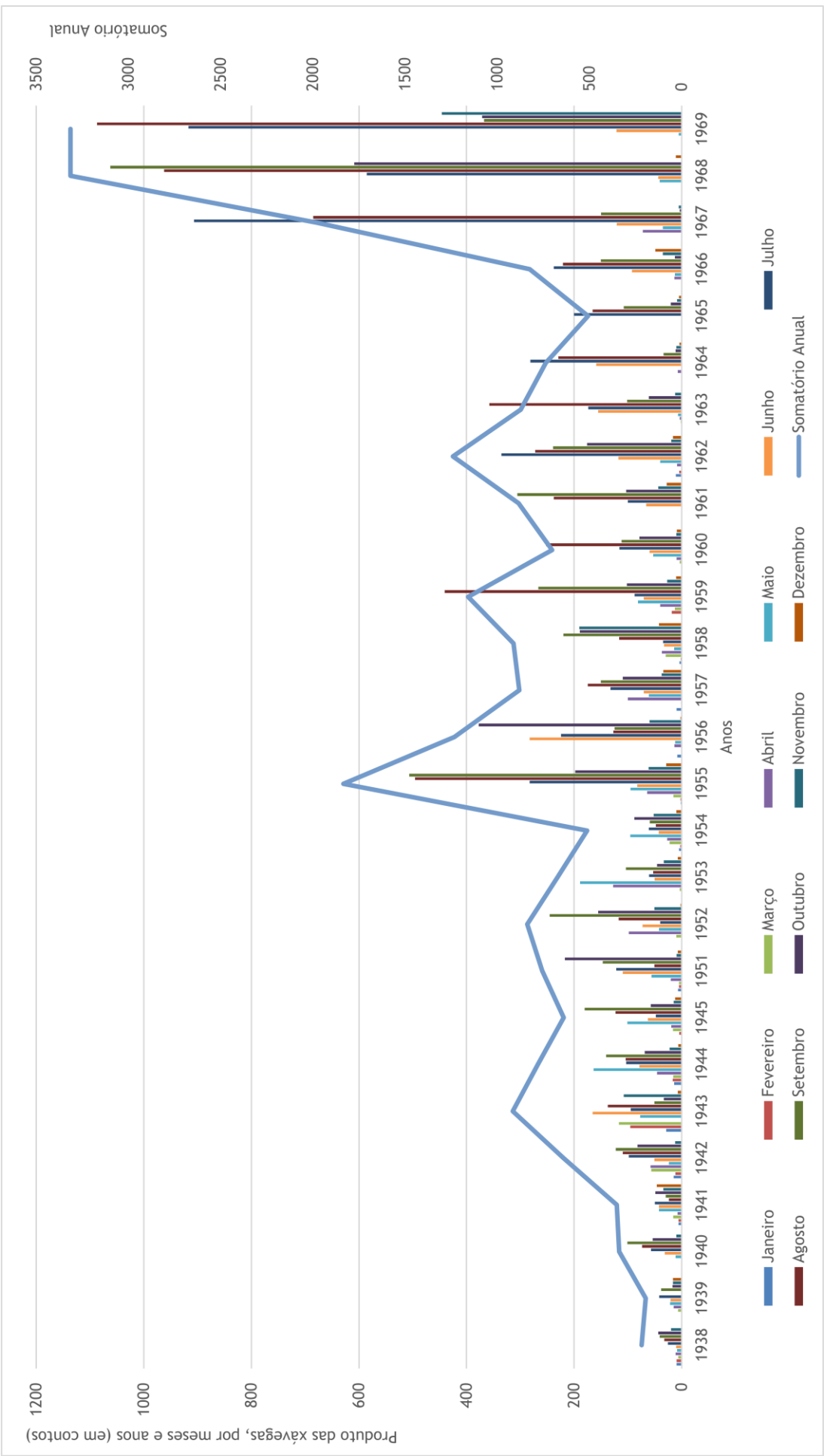


GRÁFICO 70 | Produto da pesca de xávegas pequenas e grandes na Trafaria (em contos), por meses e anos, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 40; 1940b, p. 39; 1941, p. 41; 1942, p. 46; 1943, p. 50; 1944, p. 48; 1946, p. 50; 1947, p. 52; 1957a, p. 33; 1957b, p. 34; 1957c, p. 36; 1957d, p. 35; 1957e, p. 35; 1958a, p. 35; 1958b, p. 35; 1959, p. 37; 1961, p. 41; 1962, p. 45; 1963, p. 43; 1964, p. 43; 1966b, p. 45; 1967, p. 48; 1968, p. 42; 1970a, p. 42; 1970b, p. 40; 1971, p. 39.

Notas: Não existem dados para o período entre 1946/50. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.90, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

A arte da sacada, hoje em desuso, foi bastante importante para a subsistência dos pescadores da Trafaria (neste período, este era o único local do Tejo onde ainda se laborava com esta arte), ainda que empregasse menos pescadores e o produto da pesca fosse menor em relação aos cercos, às traineiras e às xávegas.

Ao contrário das xávegas que eram operadas por embarcações de propulsão a remos, as sacadas eram operadas por embarcações a motor, sendo que cada barco principal (era necessário um segundo barco, auxiliar) apenas empregava uma arte, tal como acontecia com os cercos. Ou seja, a partir do momento em que existiu condições para que cada embarcação tivesse a sua arte, sem ter de arrendar, o número de artes em atividade passou a ser equivalente ao número de embarcações em atividade e empregadas nesta pescaria.

São poucos os dados existentes relativos à primeira metade do século XX. Sabemos que em 1934 havia doze embarcações (seis principais e seis auxiliares), tripuladas por 36 marítimos, que empregavam seis sacadas, e desta pescaria resultou o produto de 544 contos. Em 1935 estiveram ativas oito sacadas, operadas por dezasseis embarcações (oito principais e oito auxiliares), tripuladas por 48 homens, e cuja pescaria rendeu 3.437 contos. No ano seguinte, as sacadas passaram a ser nove e as embarcações dezoito (oito principais e oito auxiliares), mas o número de tripulantes global baixou para 36 homens. Ainda assim, registou-se um valor recorde no produto da pesca de 28.746 contos. Em 1937, ano em que foram constituídas as Casas dos Pescadores, só estiveram ativas quatro sacadas, operadas por oito embarcações (quatro principais e quatro auxiliares) e operadas por 13 pescadores, que ao longo do ano produziram 12.570 contos (Ministério da Marinha, 1939, p. 254).

Na década de 1940 reduziram os meios de ação, reduziu o número de pessoas empregues nesta arte, direta e indiretamente, e, consequentemente, reduziu o produto desta pescaria. Na maior parte do ano de 1940 estiveram ativas somente duas sacadas e em alguns meses somente uma arte, à exceção do mês de outubro em que foram cinco, tendo a pescaria só nesse mês rendido 6,1 contos. De salientar que no mês de abril, só com duas artes em funcionamento, o produto da pesca foi superior, atingindo o valor de 6,8 contos. No cômputo geral, ao longo deste ano o produto desta pescaria foi de 28,7 contos, o que é bastante baixo face aos anos precedentes (Ministério da Marinha, 1941, p. 42). No ano seguinte foi ainda mais baixo, de apenas mil e trezentos escudos, o que se deve ao facto de apenas uma sacada ter estado ativa e só ter laborado em fevereiro e entre abril e junho (Ministério da Marinha, 1942, p. 47). Tal poderá ter de ver, ainda que indiretamente, com os estragos do ciclone que atingiu Portugal a 15 de fevereiro de 1941.

No final da década de 1940, e no início da década seguinte, expandiriam bastante os meios de ação associados a esta faina na Trafaria, no entanto sem alguma vez se retornar aos ganhos registados na década de 1930. Assim continuou na década de 1960. Aliás, nas décadas de 1950/60 só em três anos e não sequenciais se ultrapassou uma rentabilidade superior a mil contos/ano, como se observa no gráfico seguinte.

Entre 1951/69, o produto da pesca das sacadas oscilou bastante, e nem sempre foi para acompanhar a expansão ou retração do número de artes ativas. Aliás, na década de 1950, à exceção dos anos de 1951/52 e de 1956, a rentabilidade desta arte é fraca. O mesmo aconteceu no início da década seguinte, atingindo o ponto mais baixo em 1963, ano em que só estavam ativas quatro artes cuja pescaria rendeu dois mil e trezentos escudos. A situação alterar-se-ia de forma positiva entre 1964/68, e voltaria a declinar no ano de 1969.

Se analisarmos de forma fina os anos de 1951 e 1952, verificamos que no primeiro o somatório de todos os meses das artes ativas é de 89, o que dá uma média de sete artes ativas por mês, e no segundo é de 173, o que dá uma média de 14 artes ativas por mês, o que significa que em 1952 estiveram em laboração o dobro de artes apesar do produto da pesca nesse mês ter sido bastante menor. A baixa produtividade registada no ano de 1952 deve-se ao facto de entre setembro e dezembro estarem ativas em cada um dos meses 31 artes, tendo o produto dessa pescaria sido bastante baixo (em novembro foi só de 49,5 contos, e em dezembro de 66 contos). Por comparação, em novembro de 1951 tinham estado em laboração só 14 artes cuja pescaria rendeu 419,8 contos (Ministério da Marinha, 1957a, p. 34; 1957b, p. 35).

Nos anos de 1953/54 existiu uma efetiva regressão do número de artes ativas e do seu período de laboração. Em 1953 nunca estiveram em atividade menos de dez artes por mês, e na maior parte dos meses foram 16, mas só laboraram entre março e agosto, e em novembro, o que se traduziu num produto de 218,5 contos, que é baixo. Já em 1954, a laboração foi regular ao longo de todo o ano, mas só num mês estiveram ativas seis artes (em março), nos demais meses o máximo que se conseguiu foram quatro artes ativas, por isso o produto desta pescaria ser de 87,6 contos, o que é bastante baixo (Ministério da Marinha, 1957c, p. 37; 1957d, p. 36).

Nos anos de 1955/56, o produto desta pescaria cresceu apesar de serem vários os meses em que não se pescou com esta arte, o que em parte se justifica pelo aumento do número de artes ativas. No ano de 1955 o maior produto foi alcançado nos meses de abril e setembro, um total de 50,3 contos e 50,7 contos, respetivamente, no entanto, estando em laboração número de artes bastante divergente: em abril as artes ativas eram 16, e em setembro somente 10. No resto do ano o número de artes em laboração foi bastante baixo, de forma diametralmente oposta ao verificado no ano de 1956, em que na maior parte dos meses estiveram em laboração um número superior a dez artes, e em outubro esse número foi expandido para 20 artes (Ministério da Marinha, 1957e, p. 36; 1958a, p. 36).

Até ao final da década de 1950 reduziu bastante a produtividade e a rentabilidade destas artes, o que em parte se justifica pela falta de laboração continua, ou seja, são muitos os meses em que as sacadas estiveram inativas. Por exemplo, em 1959 as sacadas só laboraram em seis meses e não sequenciais, entre abril e junho, agosto e setembro, e novembro (Ministério da Marinha, 1960, p. 38).

Entre 1960/65, continuou a sequência de anos em que as sacadas estiveram inativas em uma grande parte dos meses. Em 1960 só laboraram sacadas durante cinco meses, entre maio e setembro. No ano seguinte, as sacadas estiveram ativas mais um mês, entre junho e novembro. Em 1962 só houve sacadas ativas no mês de novembro, um total de dez, cuja pescaria rendeu 22,8 contos. No ano seguinte só estiveram ativas quatro artes no mês de junho, cuja pescaria rendeu 2,3 contos. Em 1964 praticou-se a pesca das sacadas entre abril e julho, o número de sacadas aumentou (em maio chegou às 12 redes), e neste período foram capturadas 35,4 toneladas de pescado que foi comercializado por 179,9 contos (Ministério da Marinha, 1961, p. 42; 1962, p. 46; 1963, p. 44; 1964, p. 44; 1966b, p. 48).

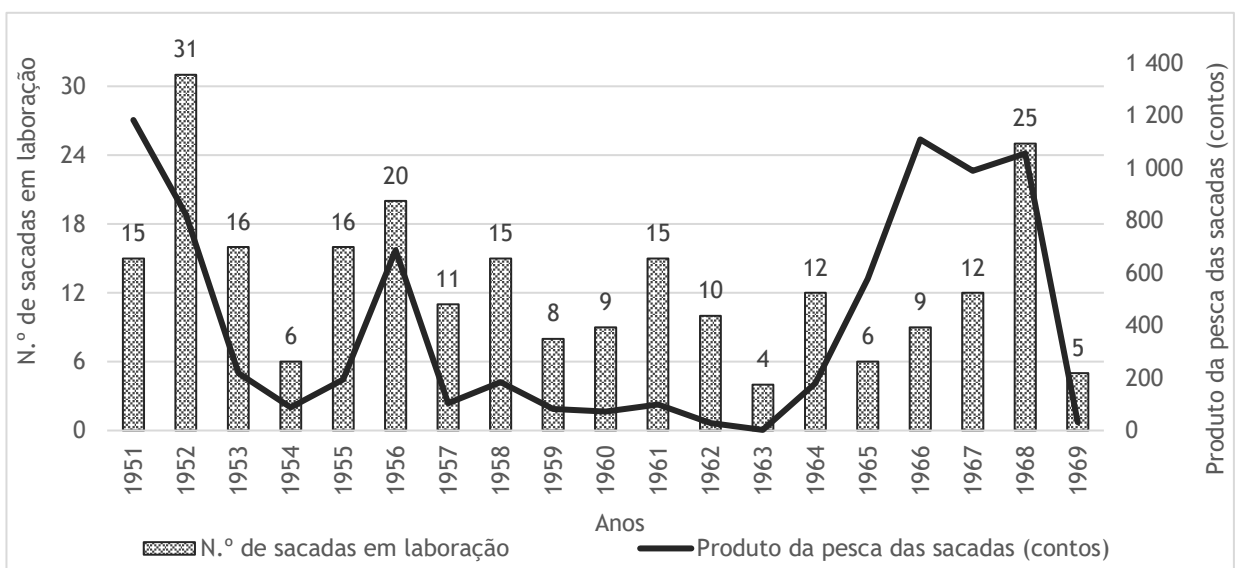


GRÁFICO 71 | Número de sacadas registadas e ativas na Trafaria, e respetivo valor global do produto (em contos), por anos entre 1951 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1957a, p. 34; 1957b, p. 35; 1957c, p. 37; 1957d, p. 36; 1957e, p. 36; 1958a, p. 36; 1958b, p. 36; 1959, p. 36; 1960, p. 38; 1961, p. 42; 1962, p. 46; 1963, p. 44; 1964, p. 44; 1966b, p. 48; 1967, p. 51; 1968, p. 45; 1970a, p. 45; 1970b, p. 44; 1971, p. 42.

Notas: Obteve-se o número máximo de sacadas ativas em cada ano considerando o valor registado no mês em que mais sacadas estiveram em laboração. Por exemplo, ao longo do ano de 1951 foi no mês de outubro em que estiveram em laboração mais sacadas, num total de quinze redes, tendo sido esse o valor considerado para o ano. Foi adicionado um rótulo de dados à série “N.º de sacadas em laboração”. Salienta-se que não estiveram ativas o mesmo número de artes em todos os meses. Por exemplo, voltando outra vez ao ano de 1951, nos meses de março e dezembro só esteve ativa uma sacada, estando as demais 14 inativas. Os dados de base, com descrição do número de tarrafas ativas por meses e anos, e respetivo valor global do produto (em contos), estão disponíveis para consulta no Apêndice I.92, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Em 1965 a situação melhorou bastante, não só porque estiveram cinco artes ativas entre julho e novembro, e capturaram 113,7 toneladas de peixe, mas também porque a sua rentabilidade foi melhor (579 contos). Iniciava-se um novo ciclo. Em 1966, pescou-se todo o ano com esta arte, à exceção de janeiro e fevereiro, e foram capturadas 116 toneladas que foram comercializadas por 1.110,1 contos, o que aumentou sobremaneira a rentabilidade da arte. Nos anos seguintes o padrão foi o mesmo, como se observa nos gráficos seguintes (Ministério da Marinha, 1967, p. 51; 1968, p. 45; 1970a, p. 45; 1970b, p. 44; 1971, p. 42).

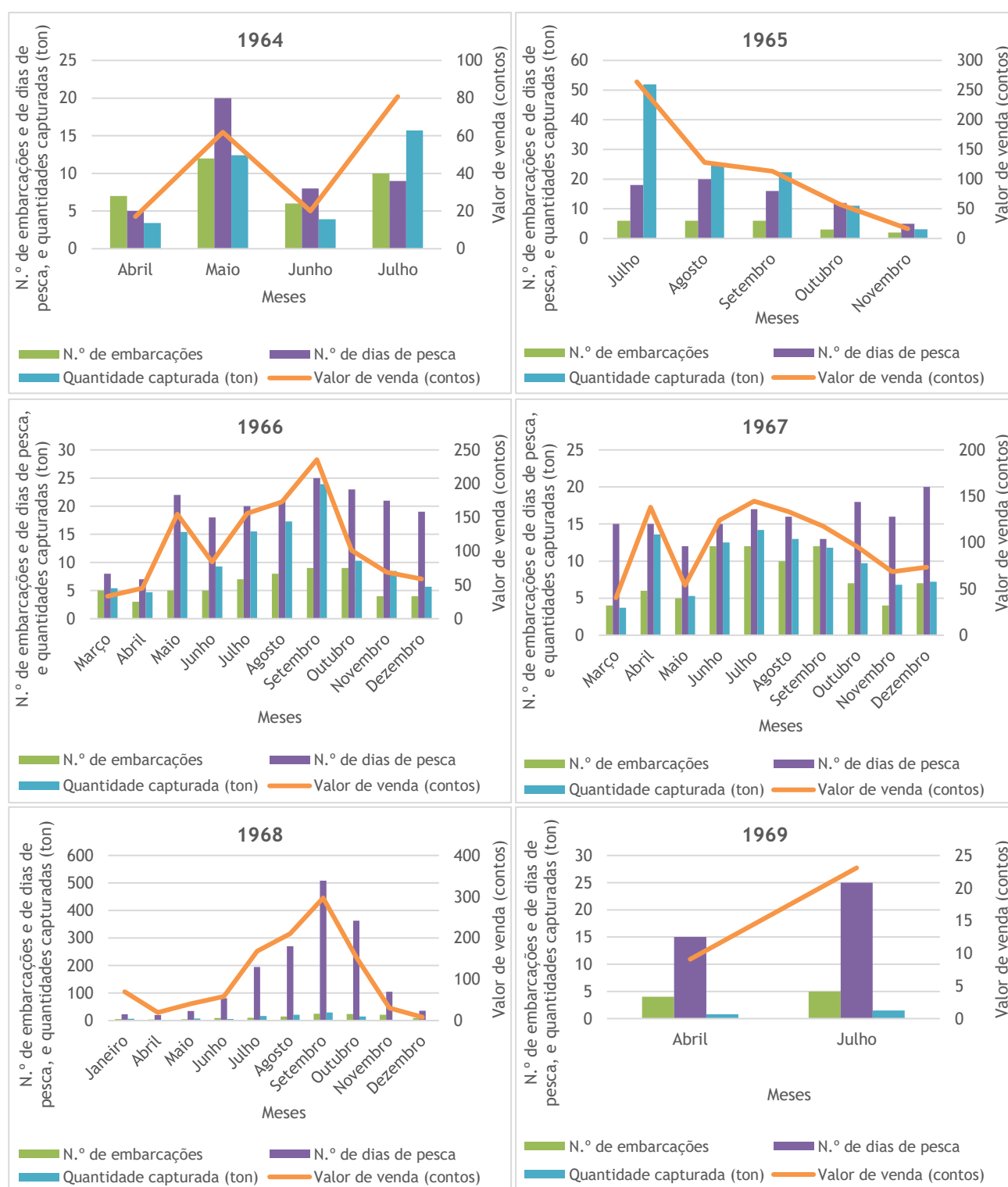


GRÁFICO 72 | Número de embarcações a motor e de dias de pesca nas sacadas na Trafaria, bem como as quantidades capturadas (toneladas) e respetivo valor de comercialização (contos), entre 1964 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1966b, p. 48; 1967, p. 51; 1968, p. 45; 1970a, p. 45; 1970b, p. 44; 1971, p. 42.

Notas: Só foram considerados os meses para os quais havia dados. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.93, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Sobre a utilização dos aparelhos de anzol dispomos de poucos dados para as Delegações de Lisboa no Tejo, e os poucos existentes são referente à Delegação Marítima da Trafaria. Os dados de que dispomos, que se centram em dois períodos (1940/45 e 1952/57), valorizam a perspetiva económica, por se focarem no produto desta pesca, e negligenciam a questão biológica, pois não indicam as toneladas de pescado que foram extraídas do ambiente marinho.

Entre 1940/45 existiu grande regularidade no produto desta pescaria, com exceção do mês de agosto dos anos de 1940 e 1943, em que não existiram capturas. Em todo este período só em um ano é que o produto foi inferior a 120 contos/ano, o que revela a importância local desta pescaria. A maior parte das capturas, e, por conseguinte, das vendas, ocorreram entre novembro e janeiro, e entre abril e maio, e foi no ano de 1943 que o produto da pescaria foi mais elevado, atingindo 333,3 contos. Os meses de agosto e de setembro foram aqueles em que as capturas foram inferiores, e, por conseguinte, o resultado das vendas foi menor, como se observa no gráfico seguinte.

Na década seguinte são muitos os meses em que nenhuma arte esteve ativa, e a pesca dos aparelhos de anzol reduziu a intensidade. Entre 1952/57, só em dois anos é que se atingiu um produto superior a 120 contos/ano, e nos restantes anos o valor foi muito inferior. No ano de 1952 a venda do pescado capturado pelos aparelhos de anzol só rendeu 45,9 contos, e em 1957 rendeu ainda menos, um total global de 6,8 contos. Foi nos meses de agosto e novembro que mais se capturou, e, por conseguinte, que mais se vendeu o pescado capturado pelo sistema do anzol. No oposto, foi no mês de julho, e nos meses de janeiro e fevereiro, que menos pescado proveniente deste sistema foi comercializado, como se observa no gráfico seguinte.

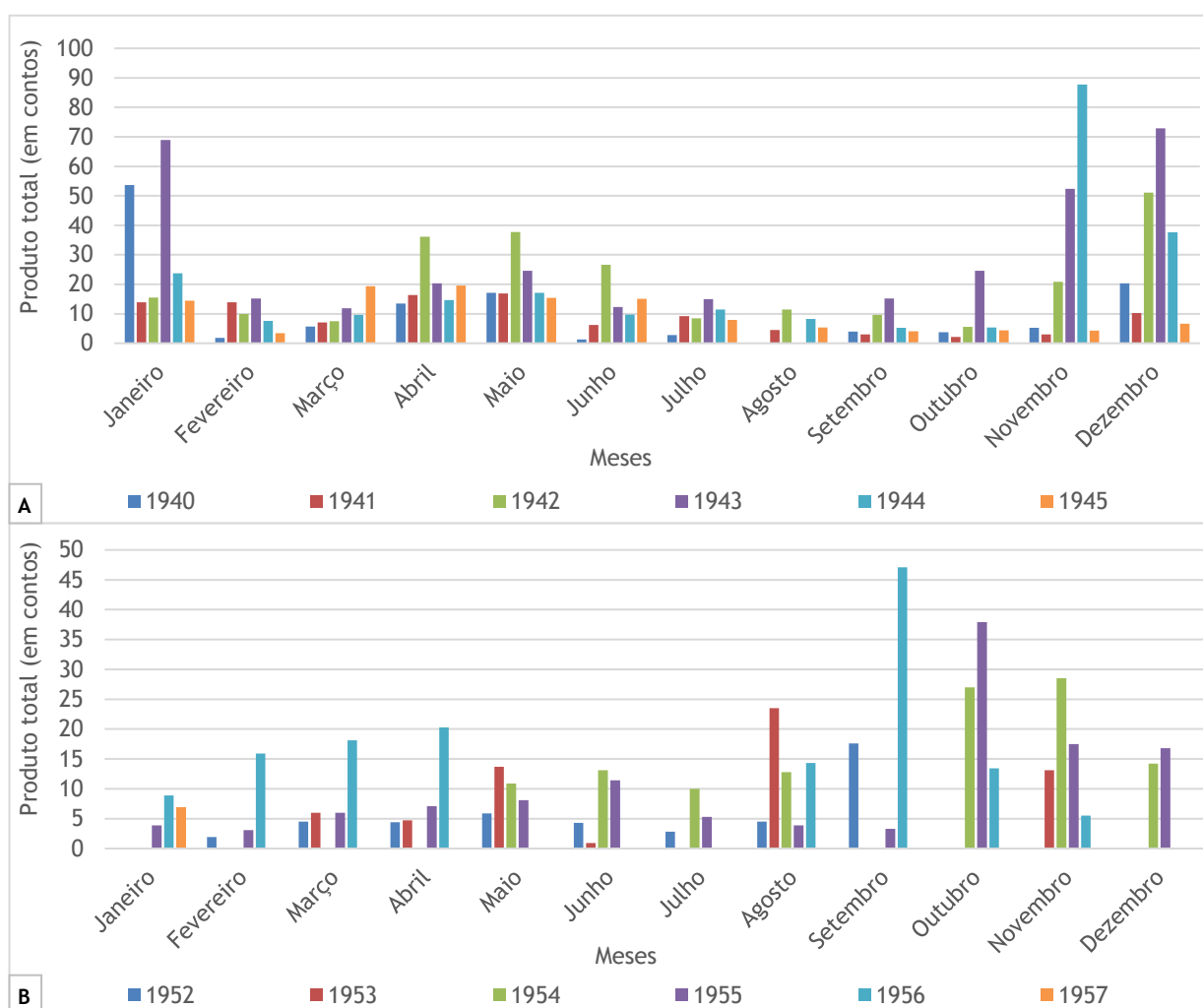


GRÁFICO 73 | Produto total da pesca por aparelhos de anzol na Trafaria (em contos), por meses e anos, entre 1940 e 1945 e entre 1952 e 1957.

Fontes: Ministério da Marinha, 1941, p. 48; 1942, p. 53; 1943, p. 57; 1944, p. 55; 1946, p. 57; 1947, p. 60; 1957b, p. 40; 1957c, p. 43; 1957d, p. 43; 1957e, p. 42; 1958a, p. 42; 1958b, p. 42.

Notas: Só foram considerados os meses para os quais havia dados. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.94, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Para as demais Delegações Marítimas de Lisboa no Tejo não existem dados, sequer parciais, mas sabemos que no Barreiro, no ano de 1953, a pesca por aparelhos de anzol foi realizada entre março e junho e rendeu 51,6 contos (Ministério da Marinha, 1957c, p. 43).



FIGURA 46 | Doca de pesca de Pedrouços, inaugurada em 29 de junho de 1966, e instalações da sua concessionária, a “Docapesca - Sociedade Concessionária da Doca de Pesca, S.A.R.L.”, inicialmente presidida pelo Comodoro Duarte Silva.



FIGURA 47 | Viatura do Serviço de Abastecimento de Peixe ao País (SAPP), a proceder à venda do pescado. Anúncio de 13 de maio de 1967. O SAPP tinha instalações na Docapesca em Pedrouços, e funcionava na dependência do Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto.

III.1.15.7.5. Pescarias de águas salobras - aparelhos de pesca, espécies capturadas e valores de comercialização - nas Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira.

O produto da pescaria de águas salobras era, naturalmente, bastante relevante no contexto das delegações marítimas de Lisboa no Tejo, em especial do Barreiro e de Vila Franca de Xira. A Delegação Marítima da Trafaria contribuía de forma residual para a pesca de águas salobras, contribuição que foi praticamente nula na segunda metade do século XX, estando os pescadores mais focados na pesca de águas marítimas (Cf. Apêndice I.95).

Nas delegações marítimas de Lisboa no Tejo, entre 1938/69, foram desembarcadas 6.145,4 toneladas de pescado capturado em águas salobras que foram comercializadas por 40.640,3 contos, um valor muito superior ao registado no porto de Lisboa, onde no mesmo período foram contabilizadas 1.602,5 toneladas que foram comercializadas por 16.142,8 contos. Importa notar que as espécies de águas salobras foram bastante mais valorizadas no porto de Lisboa do que nas delegações de Lisboa no Tejo, como se verá a seguir.

Fazia-se uma pesca polivalente, recorrendo a artes diversas, e capturavam-se os animais que aparecessem nas artes. As principais espécies, ou as mais capturadas, eram o sável, a savelha e a lampreia, a que se seguiam uma grande diversidade de espécies, tendo de peixes como de crustáceos e moluscos.¹⁷⁴

¹⁷⁴¹⁷⁴ Augusto Nobre, na sua obra sobre os moluscos marinhos das águas salobras portuguesas, realizada entre 1938/40, identificou as espécies que observou ao longo da sua vida (e o local) e fez a síntese das espécies identificadas pelos naturalistas que o precederam, especialmente no século anterior (Nobre, 1940). Referente ao rio Tejo, ao estuário e à zona de Lisboa, nesse compêndio observamos que existiram e/ou existiam as seguintes espécies: *Steunoteuthis caroli*, localizada na barra de Lisboa (p. 15-16); *Sepioida atlantica*, espécie muito frequente nas poças de água na maré baixa na barra do Tejo (p. 18); *Loligo vulgaris* e *Loligo forbesi*, ambas observadas em Lisboa, sendo que só a primeira era aqui muito comum (p. 20-21); *Sepia officinalis*, nome vulgar choco, muito comum nos mares de Lisboa (p. 23-24); *Spirula peronii*, na Trafaria e nas margens do Tejo (p. 25-26); *Alexia myosotis*, espécie muito abundante em rias e estuários de fundos laudosos, nas águas salobras influenciadas pelas marés e nas águas salgadas interiores, e habita no rio Tejo e em várias zonas do estuário, nomeadamente Montijo, Belém, Algés, Dafundo e Cruz Quebrada, e ainda na vizinha Costa da Caparica (p. 37-38); *Siphonaria Algesirae*, habita nas zonas de Belém, Parede e Estoril e, na redondeza, em Cascais (p. 40-41); *Amphorina caerulea*, muito comum no Tejo (p. 69); *Tornatina mamillata*, habita na bacia do Tejo (p. 86-87); *Cylichna cylindracea*, identificada na zona do Estoril (p. 92-93); *Haminea hydatis*, observada no Tejo, no Barreiro, em Lisboa, e, nas proximidades, em Cascais (p. 98-99); *Acera bullata*, observada no Tejo e no estuário, nas zonas de Algés e Dafundo (p. 100-101); *Ringicula auriculata*, comum nos fundos da costa portuguesa e observada no estuário na zona da Cruz Quebrada (p. 101-102); *Philine aperta*, habita no Tejo, mas a sua presença é reduzida, sendo mais abundante no fundo laudoso do porto de Leixões (p. 105-106); *Aplysia depilans*, nome vulgar bêbedas, tintureiras e vinagreiras, é comum a pequenas profundidades e habita no Tejo (p. 106-107); *Clathurella purpúrea*, foi observada no Tejo (p. 131-132); *Raphitoma nebula*, habita na bacia do Tejo (p. 136-138); *Cymbium papillatus*, observada em Lisboa e, nas redondezas, na Caparica e em Cascais (p. 159-160); *Nassa limata*, observada em Lisboa (p. 183); *Nassa pygmaea*, era muito abundante na bacia do Tejo, em especial no estuário, nas zonas de Montijo, Dafundo e Cruz Quebrada (p. 186-187); *Nassa signata*, observada em Lisboa (p. 191); *Nassa semistriata*, observada no estuário na zona do Estoril e em Lisboa (p. 192-193); *Nassa pfeifferi*, comum no Tejo, no Barreiro (p. 194); *Neritula neritea*, observada no Tejo, sendo muito frequente da bacia do Tejo para sul (p. 194-195); *Cypraea candidula* e *Erato laevis*, espécies raras que foram observadas no Estoril (p. 238-240); *Cerithium vulgatum*, habitava na bacia do Tejo, desde o Barreiro (p. 245-246); *Turritella communis*, exemplar recolhido na foz do Tejo (p. 259-261); *Turritella triplicata*, aparecia no Barreiro, mas era frequente do Tejo para sul em zonas de fundos laudosos (p. 261-262); *Mesalia brevis*, foi observada no Tejo, com evidência no Barreiro (p. 263-264); *Littorina litorea*, espécie que preferia esteiros e rios e rias de fundos laudosos, especialmente as águas salobras, que era comum no Tejo e conhecida em Lisboa como borrelho (p. 267); *Littorina obtusata*, espécie observada no Tejo (p. 269-270); *Fossarus costatus*, não era rara, habitava no Tejo, e foi localizada em Algés e no Dafundo, e da Cruz Quebrada até Cascais (p. 276-277); *Solarium hybridum* e *Solarium fallaciosum*, observadas no Estoril, sendo a primeira abundante na costa a sul do Tejo (p. 278-280); *Skeneia planorbis*, habita em todo o litoral sobre as plantas marinhas, e também em Algés e Estoril (p. 286-286); *Rissoia membranacea*, habita nos estuários, em grande abundância sobre as plantas marinhas, também no Tejo, em especial na zona do Barreiro (p. 292); *Rissoia monodonata*, observada em Lisboa (p. 292-293); *Alvania cimex*, espécie rara que habitava no Estoril e, nas redondezas, em Cascais (p. 297-298); *Alvania zetlandica*, habitava no Estoril (p. 298-299); *Cingula cingillus*, habitava em Algés, especialmente debaixo de pedras, e sobretudo das pedras que se localizavam sobre areia fina e lodosa (p. 308); *Cingula semistriata*, gostava de fundos de pouca profundidade e habitava no Estoril, e, na redondeza, em Cascais (p. 309); *Peringia ulvae* na Trafaria, Vale do Tejo e Rio Coia (p. 312-313); *Onoba striata*, gostava de fundos laudosos e foi observada no Tejo (p. 310-311); *Peringia ulvae*, pequeno animal e frágil, abundante nos estuários do litoral, especialmente em águas salobras, como era o caso do estuário do Tejo, sendo mais abundante na Trafaria e rio Coia (p. 312-313); *Truncatella subcylindrica*, animal provido de um rostro longo e bilobado, habitava nos fundos laudosos no Barreiro (p. 314-315); *Calyptrea chinensis*, espécie muito comum no centro e sul de Portugal, foi observado em Algés, Estoril e Barreiro (p. 318-319); *Lamellaria perspicua*, espécie muito rara, que habitava em pequenas profundidades, e foi observada no Estoril (p. 320); *Natica catena*, espécie comum nos fundos arenosos próximos da costa, onde habita e onde era capturada com a arte das mugangas, e foi observada no estuário do Tejo (p. 327-328); *Adeorbis subcarinatus*, espécie de concha pequena e achatada que rolava sobre a praia nos sedimentos litorais, onde era apanhada, o que no Tejo se fazia no Estoril e Algés, e, nas proximidades, em Cascais (p. 343-344); *Janthina pallida*, habitava no Estoril e em Cascais fixas às *Velellas* (flutuante pelágico) arrojadas às praias pelos temporais (p. 346); *Janthina communis*, espécie que era mais comum nas praias depois dos temporais, habitava nas margens do Tejo, e foi observada em Algés (p. 347); *Scalaria communis*, habitava no Tejo, especialmente nas zonas de Algés, Belém e Estoril, e também na costa Sul do Tejo (p. 356-357); *Eulima polita*, espécie pouco vulgar, só representada por pequenos

A lampreia era capturada com regularidade, mas em baixas quantidades, pelos pescadores do Barreiro e de Vila Franca de Xira. Entre 1938/69 foram desembarcadas 2,4 toneladas que foram comercializadas por 32,4 contos, o que dá um valor médio de venda de 13,5 contos por tonelada. Por comparação, no porto de Lisboa o valor médio de venda desta espécie no mesmo período foi de 19,8 contos por tonelada. O valor anual desembarcado raramente excedeu os 500 Kg, e na maior parte dos anos foi inferior a 100 Kg.

O ano de 1947 foi muito abundante em lampreias, especialmente no rio Douro, onde nem essa abundância invulgar fez baixar o preço por cada peixe à volta de 15\$00. Em abril de 1947 também

com 10 ou 15 mm que apareciam ao longo de toda a costa, e que habitou no Tejo (p. 375-376); *Turbonilla lactea*, espécie que vive a pequenas profundidades, e foi observada nas zonas de Algés, Dafundo e Parede (p. 400); *Trochus zizyphinus*, observada no Tejo (p. 416-418); *Trochus miliaris*, habitava em maior profundidade em Lisboa (p. 419-420); *Trochus exasperatus* e *Trochus striatus*, habitavam no Tejo (p. 422-425); *Gibbula maga*, espécie que vive nos esteiros e na zona das algas laminárias, podendo estender a sua dispersão até maiores profundidades, e que no Tejo habitava na zona do Barreiro e Montijo (p. 438-439); *Gibbula umbilicaris*, observada em Lisboa (p. 440-441); *Gibbula fanulum*, habitou no Tejo, no Barreiro e em Alcochete, e no ano de 1940 continuava a existir (p. 447-448); *Circulus striatus*, frequente nos depósitos dos cordões litorais, habitou o Tejo (p. 448-449); *Holiotis tuberculata*, espécie que vive sobre os rochedos, habitou no Tejo, na zona de Algés, e, nas redondezas, em Cascais (p. 467); *Fissurella graeca*, comum em todo o litoral, habitava no Tejo, e, nas redondezas, em Cascais (p. 472-473); *Patella lusitânica*, espécie de concha alta que foi observada no Estoril e, nas redondezas, na praia do Guincho em Cascais (p. 492-493); *Chiton fulvus*, observada no rio Coia (p. 499-500); *Chiton olivaceus* e *Anisochiton fascicularis*, observadas no Estoril e na Parede (p. 500-501; 505-506); *Ostrea edulis*, habitava na margem esquerda do Tejo, como aconteceu até à década de 1970, mas já nessa altura enfrentava uma grave situação de desaparecimento acelerado por substituição pela *Ostrea angulata*, que se tinha desenvolvido extraordinariamente bem por todo o estuário (p. 524-526); *Ostrea angulata*, muito abundante no Tejo e parqueada no Montijo, na margem esquerda do rio (espécie mais resistente do que a *Ostrea edulis* apesar do habitat ser sensivelmente o mesmo) (p. 529-530); *Anomia ephippium*, observada no Alfeite (p. 530-531); *Radula lima*, observada no estuário do Tejo (p. 536-537); *Pecten maximus*, de nome vulgar leques, pentes, romeiras e vieiras, habitava os fundos próximos da costa onde era capturada pelos pescadores rasqueiros (que faziam a pesca com a rasca), e habitou em Lisboa (p. 548-550); *Pecten varius*, habitava em zona de algas, fixando-se às suas raízes, e habitou em Lisboa (p. 550-551); *Pecten multistriatus*, vive em pequenas profundidades e habitou o estuário do Tejo (p. 551-552); *Pecten opercularis*, viveu em Lisboa, em pequenas profundidades e sobre os fundos arenosos e laudosos (p. 553-554); *Pecten glaber*, espécie que não é vulgar, mas habitou em Lisboa (p. 554-556; 551-555); *Pecten flexuosus*, à data do trabalho era uma espécie muito comum nas bacias do Tejo e do Sado (p. 557-558); *Modiola adriatica*, habitava no estuário do Tejo (p. 573); *Modiola barbata*, habitava no Tejo agarrada às raízes das algas laminárias e sobre pedras descobertas pela maré (p. 574); *Modiolaria marmorata*, habitava no Tejo onde houvesse plantas marinhas, fixada às suas raízes (p. 580-581); *Arca lactea*, habita no Tejo debaixo das pedras descobertas durante a baixa-mar (p. 587-588); *Nucula nucleus*, habitava os fundos laudosos no estuário do Tejo, onde era muito comum (p. 598-599); *Nucula nitida*, habitava no estuário do Tejo (p. 599); *Cardita calyculata*, era mais vulgar no sul do país, mas também habitava no Tejo, próximo de Cacilhas (p. 617-618); *Astarte sulcata*, habitava no Tejo (p. 620-621); *Montacula bidentata*, habitava o Tejo na zona de Algés (p. 628-629); *Lasaea rubra*, habitava em Algés e Estoril (p. 631-632); *Cardium aculeatum*, era abundante na bacia do Tejo (p. 635-636); *Cardium echinatum* e *Cardium tuberculatum*, espécies que habitavam as águas de Lisboa, eram apanhadas com redes e eram usadas para alimento humano (p. 636-638); *Cardium paucicostatum*, observada em Lisboa (p. 639); *Cardium edule*, nome vulgar amêijoia e berbigão, era comum em todas as águas salobras e junto às barras dos rios, era comercializada no mercado de Lisboa e utilizada como alimento, e abundava no estuário do Tejo (p. 639-640); *Cardium papillosum* e *Cardium minimum*, habitavam a baía do Tejo (p. 641; 642-643); *Cardium exiguum*, habitava o Tejo, em especial no Barreiro e no rio Coia (p. 641-642); *Cardium norvegicum*, comum nos fundos arenosos da costa, e capturada pelos pescadores, foi observada em Lisboa (p. 644-645); *Meretrix rudis*, vulgar nos fundos ao longo da costa, habitou no Tejo (p. 655); *Dosinia exoleta* e *Dosinia lupinus*, habitaram no Tejo (p. 658-661); *Venus verrucosa*, habitou no Barreiro (p. 661-662); *Venus fasciata* e *Venus gallina*, habitaram no Tejo (p. 663-664); *Lucinopsis undata*, foi observada no Tejo (p. 667-668); *Tapes decussatus*, que em Lisboa tinha o nome vulgar Amêijoia de rochedo, era muito abundante no estuário do Tejo (p. 669); *Venerupis irus*, bastante frequente em Belém, Algés e Estoril (p. 673-674); *Petricola lithophaga*, foi observada no Tejo (p. 674-675); *Diplodonta rotundata*, observada em Lisboa (p. 681-682); *Donax trunculus* e *Donax vittatus*, a primeira foi observada no mercado de Lisboa e a segunda no estuário do Tejo (p. 682-685); *Solenocurtus antiquatus*, vive em pequenas profundidades, e foi observada no Tejo (p. 694); *Solen marginatus*, muito vulgar e comestível, foi identificada no estuário do Tejo (p. 695-696); *Ensis ensis*, espécie que vive enterrada na areia e foi observada no Tejo (p. 697); *Ensis siliqua*, nome vulgar lingueirão, lingueirão e faca, foi identificado no Tejo (p. 698-699); *Pharus legumen*, espécie comum nas praias arenosas e lodosas, observada no Tejo (p. 699); *Macra glauca*, *Macra corallina*, *Macra solida*, *Macra elliptica* e *Macra subtruncata*, sendo esta última a mais abundante no estuário do Tejo (p. 701-705); *Eastonia rugosa*, observada no Tejo (p. 706-707); *Lutraria elliptica*, espécie que vive em pequenas profundidades em fundos de areia e lodos, onde se inclui o Tejo (p. 708-709); *Lutraria oblonga*, habita o Tejo (p. 709-710); *Corbula gibba*, comum nos fundos lodosos e arenosos e habitou o estuário e as praias de Lisboa (p. 710-711); *Panopaea glycymeris*, espécie que também habita fundos arenosos e lodosos, nomeadamente o Tejo (p. 712-713); *Ervilia castanea*, muito comum em algumas praias e esteve presente no Tejo (p. 718-719); *Pholas dactylus*, habitava o Tejo (p. 721); *Barnea candida*, habitava o Tejo (p. 722-723); *Lucina divaricata*, espécie de fundos arenosos que foi observada em Lisboa (p. 729-730); *Loripes lacteus*, comum no Tejo (p. 731-732); *Tellina fabula*, comum nas praias arenosas do Tejo (p. 737-738); *Tellina incarnata*, *Tellina tenuis* e *Tellina crassa*, habitavam no Tejo, sendo que esta última espécie vivia a pequenas profundidades (p. 738-742); *Gastrana fragilis*, habitava no Tejo (p. 746); *Scrobicularia plana*, espécie mais comum no estuário do rio Leça, mas habitou o estuário do rio Tejo (p. 747-748); *Syndesmia alba* e *Syndesmia ovata*, habitaram o Tejo (p. 748-750); *Pandora inaequalis*, observada no Tejo (p. 767-768); e *Rissoia pulcherrima*, observada em Algés (p. 786-787). As espécies referidas pelo autor como existentes em toda a costa portuguesa e sem precisão dos locais de observação, não foram transcritas para este trabalho, não obstante várias dessas espécies poderem existir, quer na zona da foz do Tejo, quer na zona de entre os cabos. Importa notar que Augusto Nobre incorporou neste trabalho a síntese da investigação mais relevante até então realizada, nomeadamente os trabalhos de Félix de Brito Capelo, naturalista que identificou muitas espécies através do que observava no mercado de Lisboa. Por isso mesmo, as espécies em que foi indicado que foram observadas em Lisboa (entenda-se, no mercado de Lisboa), e as espécies em que simplesmente não foi indicado o local onde foram observadas (do estuário ou das águas marítimas adjacentes), podem ser provenientes de outras águas (só eram comercializadas em Lisboa). Estes dados mostram a enorme riqueza que já existiu nas nossas águas salobras, e que em parte continua a existir, e permite-nos conhecer as espécies mais consumidas em Lisboa entre 1840/1940.

ocorreu abundância deste peixe no rio Tejo, que começou a ser vendido a 40\$00, mas o grosso do negócio fez-se a 10 e 8 escudos por cada lampreia (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 100, 1947, p. 9). Em 1952 foram desembarcados 500 Kg de lampreias nas Delegações de Lisboa no Tejo, que foram comercializados por 5,2 contos (Ministério da Marinha, 1957b, p. 9).

A savelha, a fazer fé nas estatísticas oficiais, só foi desembarcada nas delegações de Lisboa no Tejo entre 1938/48. Neste período foram desembarcadas 63,7 toneladas que foram comercializadas por 237,2 contos, o que dá um valor médio de venda de 3,7 contos por tonelada. Para efeitos de comparação, nota-se que o valor médio alcançado com a venda desta espécie no mesmo período no porto de Lisboa foi de 4,5 contos por tonelada. Ao longo deste período existe uma tendência de decrescimento dos totais desembarcados e de aumento do valor de comercialização. Ora vejamos: em 1938/39 foram desembarcadas 11,4 e 6,6 toneladas, respetivamente, que foram comercializadas por 26,3 e 12,2 contos, respetivamente, o que dá um valor médio de venda de 2,31 e 1,85 contos por tonelada, respetivamente (Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26). Já em 1947/48 foram desembarcadas 2,3 e 2,9 toneladas, respetivamente, que foram comercializadas por 14,2 e 14,4 contos, respetivamente, o que dá um valor médio de venda de 6,17 e 4,97 contos por tonelada, respetivamente (Ministério da Marinha, 1949b, p. 9; 1950, p. 9).

O sável foi individualmente a espécie mais desembarcada nas delegações de Lisboa no Tejo, num total de 2.264,7 toneladas que foram comercializadas por 16.151,5 contos, o que representa um valor médio de venda de 7,1 contos por tonelada. A diferença é mínima para o valor médio alcançado no porto de Lisboa, que se fixou nos 7,3 contos por tonelada. Esta espécie foi capturada à razão de meia tonelada/ano entre 1938/43. Os desembarques aumentaram substancialmente no período entre 1944/55, em alguns anos quase chegando às 200 toneladas, e voltaram a reduzir de forma progressiva entre 1956/69. O pico dos desembarques foi atingido pela primeira vez em 1948, ano em que foram desembarcadas 196,3 toneladas que foram comercializadas por 1.253,1 contos (Ministério da Marinha, 1950, p. 9), e uma segunda vez em 1954, ano em que foram desembarcadas 193,2 toneladas que foram comercializadas por 1.634,3 contos (Ministério da Marinha, 1957d, p. 10).

A maioria dos desembarques de sável foi realizada pelos pescadores do Barreiro e de Vila Franca de Xira, especialmente por estes últimos, mas em períodos diferentes. Na primeira comunidade o período de maiores desembarques decorreu até 1955, decrescendo abruptamente a seguir, e na segunda comunidade este período prolongou-se até 1962, ainda que já em decréscimo acentuado desde 1956. Em março de 1947, os peixes migradores entraram no Tejo com abundância, e num só dia foram capturados 200 exemplares de sável que foram comercializados por valores entre 7\$00 e 12\$00 (Jornal do Pescador, Ano IX, n.º 99, 1947, p. 10).

A maior contribuição para os totais desembarcados desta espécie veio dos pescadores de Vila Franca de Xira, e isso é visível sobremaneira entre os anos de 1953/57. A título de exemplo, no ano de 1953 os pescadores do Barreiro foram responsáveis por desembarques de 18,5 toneladas que comercializaram por 155,2 contos, e os pescadores de Vila Franca de Xira foram responsáveis por desembarques de 115,4 toneladas que comercializaram por 953 contos (Ministério da Marinha, 1957c, p. 10). O valor de comercialização desta espécie não aparenta oscilação significativa por via dos quantitativos desembarcados, o que significa que maiores quantitativos desembarcados não tinham como consequência direta a redução do valor comercialização, e vice-versa. Ademais, se entre 1938/69 existiu um decréscimo sistemático dos desembarques, em sentido contrário evoluiu o seu valor de comercialização, que no mesmo período não parou de aumentar. Ora vejamos. Em 1939 foram desembarcadas 73,1 toneladas que foram comercializadas por 214,4 contos, o que dá em média 2,93 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1940b, p. 24-26). Em 1949 foram desembarcadas 179,3 toneladas que foram comercializadas por 1.290,5 contos, o que dá em média 7,20 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1951, p. 9). Em 1959 foram desembarcadas 17,3 toneladas que foram comercializadas por 158,1 contos, o que dá em média 9,14 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1960, p. 10). Em 1969 foram desembarcados 300 Kg que foram comercializadas por 4,1 contos, o que dá em média 13,67 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1971, p. 10).

O resto das espécies capturadas nas águas salobras do estuário, classificadas sob a égide de “outras espécies”, totalizaram desembarques de 3.814,6 toneladas e foram comercializadas por 24.219,2 contos, o que dá um valor médio de venda de 6,3 contos por tonelada. Dentro deste grupo entrava uma grande variedade de espécies. No Montijo, em grande parte com recurso ao cerco (tapa-esteiros), os pescadores em meados do século XX pescavam cação, carapau, eiró, faneca, linguado, pescada, raia, robalo, safio, savelha, tabardo, tainha, tremelga, uja, choco, corvina, marisco, camarão e santola (Câmara Municipal do Montijo, 2001, p. 25). Importa referir que no porto de Lisboa as “outras espécies” foram comercializadas por um valor médio de 10,3 contos por tonelada.

Podemos dividir em dois momentos os desembarques das espécies diversas: antes e depois de 1950. No primeiro momento os desembarques foram baixos e irregulares, rondavam as 50 toneladas/ano, e no segundo momento foram mais elevados, passaram a rondar as 150 toneladas/ano, especialmente após 1954, mas também com várias oscilações. O valor médio de comercialização por tonelada manteve-se equilibrado ao longo do tempo, não refletindo estas espécies a natural valorização da evolução do tempo, por exemplo, como o sável.

O valor de comercialização destas espécies flutuava em função dos quantitativos desembarcados (se eram maiores, ou menores), mas de forma ligeira. Ora vejamos. Em 1962 foram desembarcadas 154,1 toneladas que foram comercializadas por 845,6 contos, o que dá um valor médio de 5,49 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1963, p. 10). No ano seguinte atinge-se o pico dos desembarques, um total de 297,1 toneladas que foram comercializadas por 1.301,2 contos, o que dá um valor médio de 4,38 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1964, p. 10). No ano imediatamente a seguir foram desembarcadas 251,6 toneladas que foram comercializadas por 1.616,2 contos, o que dá um valor médio de 6,42 contos por tonelada (Ministério da Marinha, 1966b, p. 10).

Foram os pescadores do Barreiro e de Vila Franca de Xira, especialmente estes últimos, que mais contribuíram para os desembarques das espécies diversas de água salobra, num processo onde pelo menos depois de 1953 a Trafaria não participou. Os totais desembarcados pelos pescadores de Vila Franca de Xira chegaram a ser cinco vezes maiores que os dos pescadores do Barreiro, o que aconteceu de forma sistemática entre 1956/66. O maior desequilíbrio nos desembarques entre as duas comunidades registou-se nos anos de 1961/62, sendo a quase totalidade dos desembarques procedente dos pescadores de Vila Franca de Xira (nestes dois anos, os pescadores do Barreiro só desembarcaram uma tonelada destas espécies que comercializaram por 5,1 contos, enquanto os pescadores de Vila Franca de Xira desembarcaram 284,1 toneladas que comercializaram por 1.608,3 contos) (Ministério da Marinha, 1962, p. 10; 1963, p. 10).

A seguir apresentamos em gráfico a evolução individual e anual dos desembarques de cada espécie mais relevante, e respetivo valor de venda, no período entre 1938/69.

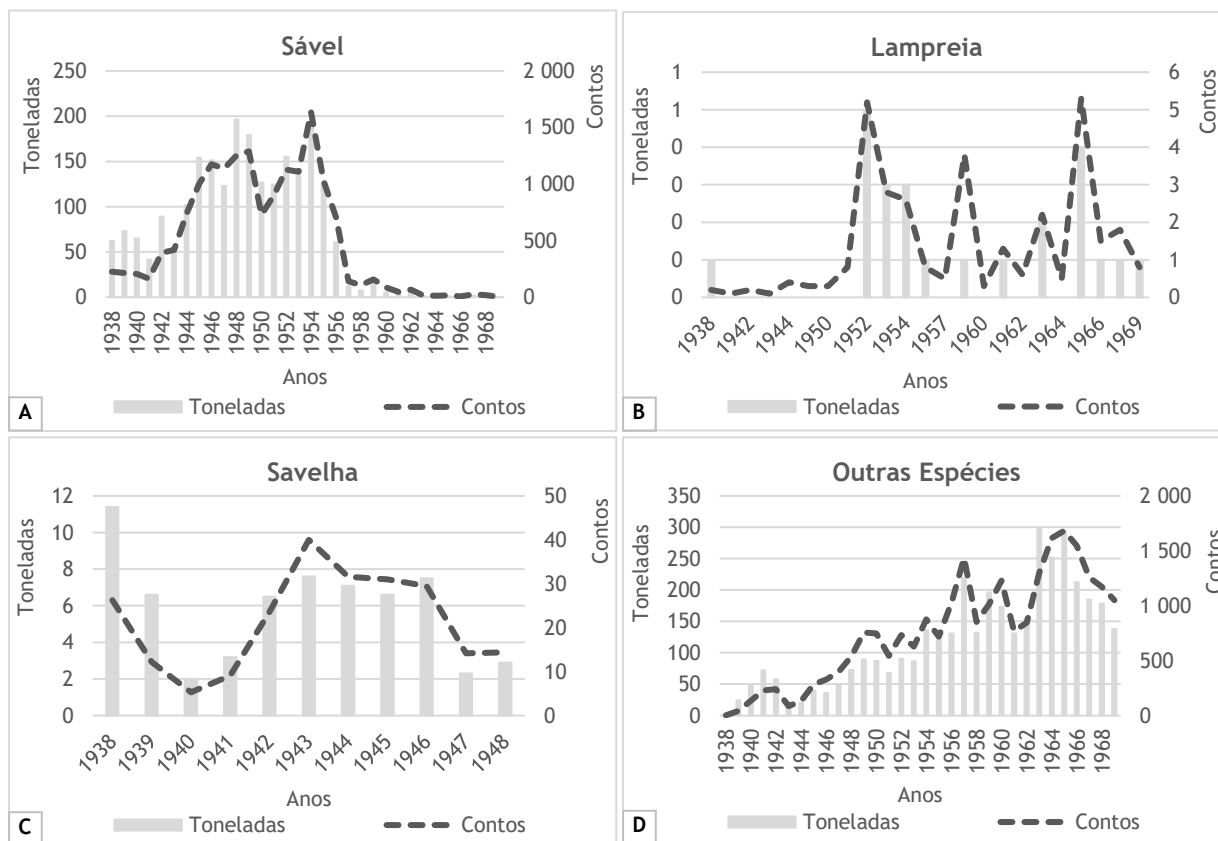


GRÁFICO 74 | Quantidade total de peixe capturado em águas salobras (em toneladas) e desembarcado nas Delegações de Lisboa no Tejo, e respetivo valor de venda (em contos), por anos, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 25-28; 1940b, p. 24-26; 1941, p. 23; 1942, p. 29; 1943, p. 31; 1944, p. 29; 1946, p. 31; 1947, p. 33; 1949a, p. 9; 1949b, p. 9; 1950, p. 9; 1951, p. 9; 1955, p. 9; 1957a, p. 9; 1957b, p. 9; 1957c, p. 10; 1957d, p. 10; 1957e, p. 10; 1958a, p. 10; 1958b, p. 10; 1959, p. 10; 1960, p. 10; 1961, p. 10; 1962, p. 10; 1963, p. 10; 1964, p. 10; 1966b, p. 10; 1967, p. 10; 1968, p. 10; 1970a, p. 10; 1970b, p. 10; 1971, p. 10.

Nota: Nos gráficos anteriores só foram apresentados os anos para os quais existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta do Apêndice I.95, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

Os sistemas de pesca mais utilizados na captura de espécies de água salobra não eram exclusivos a cada comunidade estuarina, antes partilhados pelas várias comunidades, ainda que com maior proximidade entre os usados pelos pescadores do Barreiro, Montijo, Alcochete e de Vila Franca de Xira face aos utilizados pelos pescadores da Trafaria.

Importa referir que a maior parte dos sistemas de pesca (ou dos tipos de artes de pesca) de que existem dados individualmente já foram analisados no quadro da pesca de águas marítimas, porque era aí que eram efetivamente empregues. No entanto, não podemos negar que a pesca por aparelhos de anzol, especialmente realizada pelos pescadores da Trafaria, já analisada, também se fazia em águas salobras, o que mostra a estreita relação entre a pesca de águas marítimas e a pesca de águas salobras. Sobre a pesca de águas salobras, que era onde se utilizava a grande diversidade de artes, os dados a nível nacional foram agregados numa única categoria designada de “aparelhos diversos”, que em 1943 contemplava os desembarques resultantes das capturas realizadas com recurso às seguintes artes: arrastos de pilado, redes, rascos das pedras, savaís, lampreeiras, mugigangas, tresmalhos, covos, majoeiras, branqueiras, botirões, chinchorros, muregonas¹⁷⁵, redinhas, e tapa-esteiros (Ministério da Marinha, 1944, p. 55). Acontecia que a pesca de aparelhos diversos realizada pelos pescadores da Trafaria, mesmo quando efetuada em águas salobras, era registada como sendo proveniente de águas marítimas. O que de certa forma demonstra o menor interesse a que já nesta altura era voltada a pequena pesca.

¹⁷⁵ Muregona era um aparelho de verga enlaçada em forma de ratoeira, muito parecido com os covos na função e construção, e só diferente na disposição de entrada do peixe, o que a tornava menos produtiva e por isso mais antiquada e menos utilizada (enquanto a entrada do covo é de lado a da muregona era por cima, o que obrigava os peixes a assumir uma posição vertical de cabeça para baixo para entrarem na armadilha, tornando-se mais difícil essa entrada). Era iscada geralmente com restos de peixe, muitas vezes com as tripas da sardinha. Esta arte era afundada na água e aí se mantinha porque eram-lhe colocadas duas pedras amarradas nas alças das vergas (Baldaque da Silva, 1891, p. 280; AAVV., [1941/42], p. 4-3).

Entre 1938/69, na Trafaria, na pesca por aparelhos diversos utilizaram-se as xávegas, os chinchorros, as corvineiras, os tresmalhos, as savaras, os aparelhos de anzol, os camaroeiros e os covos. No mesmo período os pescadores de Vila Franca de Xira utilizaram savaras (saval), sabugais, branqueiras, majoeira, outros tresmalhos, chinchas, aparelhos de anzol e linhas, e os pescadores do Barreiro, Montijo e Seixal utilizavam tapa-esteiros, corvineiras, tresmalhos, savaras e aparelhos de anzol. Os pescadores da zona ribeirinha da margem esquerda do Tejo, entre o Barreiro e o Montijo, também utilizavam o sistema da estacada (ou cerco), geralmente na primavera, e no inverno andavam na faina com outras artes, ou até mesmo na agricultura, mas não dispomos de dados sobre esta pescaria.

As corvineiras, classificadas como uma arte de emalhar amovível, eram as mais utilizadas. Eram formadas por um só pano com malha grande direcionada às corvinas, que também eram grandes (em locais onde as corvinas eram mais pequenas, a malha era reduzida de forma a ser proporcional às corvinas). A majoeira, também classificada como uma arte de emalhar amovível, era constituída por três panos com quatro braças de comprimento e 1,5 braças de altura e com malhas de 215 mm a 70 mm. Esta arte permanecia calada durante uma maré, e era retirada na baixa-mar seguinte àquela em que foi lançada. Atualmente é dirigida à pesca do robalo, principalmente nos meses do inverno, mas também captura outras espécies de elevado valor económico, e são os pescadores da xávega que mais reclamam a sua utilização, quando do período de inatividade dessa arte. No entanto, não pode ser armada para dentro de $\frac{1}{4}$ de milha da costa. As branqueiras, classificadas como artes de emalhar volantes, eram formadas por três panos sobrepostos, vulgo tresmalho, tinham malhas de 200 mm e 30 mm e dimensões que iam dos 30 aos 50 metros de comprimento e de 3 a 5 metros de altura, e em cada lance eram utilizadas duas ou mais redes que eram unidas pelas testas. A saval, também classificada como uma arte de emalhar volante, era como a branqueira uma rede de emalhar de três panos usada para capturar o sável, e tinha 70 braças de comprimento com malhas de 275 mm e 77 mm. Em cada lance eram utilizadas quatro destas redes, formando molhos. As estacadas, classificadas como artes envolventes fixas, eram utilizadas em águas pouco profundas e em locais cujo fundo ficava a descoberto quando as águas baixavam. As grandes xávegas, as chinchas, os chinchorros, o arrasto de vara, as tartaranhas, etc., também utilizadas, eram classificadas como artes envolventes móveis. Os aparelhos de anzol podiam ser singelos, como por exemplo a linha, a amostra, a toneira ou taloeira, ou podiam ser múltiplos, como os palangres, espinheis, gorazeiras, caçadas e o “trolley” (Carvalho, 1963, p. 112-114).

O falecido António João Coelho de Sousa, pescador montijense, neto de Marcelino de Sousa, um dos fundadores da Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense, e filho de António João de Sousa, um dos impulsionadores das Festas dos Pescadores em 1950, recordando uma vida inteira de trabalho no rio, praticamente desde que nasceu a 20 de outubro de 1934, notava que nos anos de 1940/50 havia cerca de 400 pescadores e 30 a 40 catraios no Montijo, que usavam várias artes, como o “candeio, o tresmalho ou tramalho, as redes singeleiras, o arrasto, a pesca à chinha, entre outras”, sistemas que hoje são proibidos. Recordava como o rio era piscoso, abundante de corvinas, charrocos, salmonetes de todo o tamanho, douradas, santolas, camarão e ostras a valer, raias em abundância até à zona das lezírias e muitos outros peixes. Foca especialmente as corvinas, espécie que diz ser muito abundante, pescaria em que se empregava na década de 1960, antes de se dedicar mais intensamente à operação com a arte do tapa-esteiros (Aleixo, 1991, p. 8-9).¹⁷⁶

Torres (2003, p. 83-84), provavelmente citando Aleixo (1991, p. 8-9), apresenta os mesmos números de embarcações e pescadores para este período. Sobre as espécies, a memória dos vivos referente ao início da segunda metade do século XX recorda que eram capturados nas diversas zonas de pesca do estuário chocos, cações, fanecas, tremelgas (espécie de raia), tabardos (ratão), lampreias, pescadas, polvos, eirós, tainhas, linguados, fanecas, safios, sáveis, savelhas, camarão do rio, lavagantes, navalheiras, santolas, dentre outras, ainda que os pescadores só dirigissem a pesca a algumas espécies economicamente mais valorizadas.¹⁷⁷

Sobre a estacada importa referir que os pescadores do rio, como eram conhecidos, aproveitavam os vários bancos de areia e os esteiros pouco profundos na preia-mar, que eram muito lodacentos, para montarem o cerco ou a estacada. Este sistema consistia em espetar estacas cilíndricas, com cerca de 10 centímetros de diâmetro e cerca de 8 metros de altura, a começar em terra firme, e depois pelo rio adentro na lama dos esteiros, até voltar a chegar, no extremo oposto, à terra firme. Eram colocadas

¹⁷⁶ “aí há trinta anos, basta dizer-lhe que, quando as corvinas começavam a roncar faziam tal barulho que superava o das máquinas e era de tal modo ensurdecedor que ficávamos com a cabeça a zunir, acredite, que não exagero. O rio estava cheio de corvinas, tantas como pedras há numa calçada. E não eram só corvinas. O rio era generoso no que nos dava e tudo era bom. As ostras, por exemplo, eram sadias, saborosas, cheias de miolo. Quem não as conheceu assim como eu e os meus companheiros ainda as conhecemos, terá, talvez, dificuldade em acreditar que se apanhavam ostras com meio quilo de miolo” (Aleixo, 1991, p. 8-9).

¹⁷⁷ Entrevista ao Sr. Diogo Manuel dos Santos Capitão, arrais de pesca local, proprietário da embarcação TR-1620-L, de nome Alice, com licença de pesca ativa, no cais dos pescadores profissionais do Montijo dia 9 de outubro de 2018.

com um afastamento máximo de cinco metros entre si, e a sua colocação descrevia semicírculos que atingiam cerca de 700 metros de diâmetro. Ao longo da fila de varas era “aberta uma vala para funda fixação do extremo do lanço das redes, sendo estas muito leves e com malha de dois centímetros”. Estes lanços ficavam logo preparados para serem subidos e prendidos nos topos das varas assim que a água atingisse o máximo de altura. Ou seja, fazia-se a estacada quando a água estava baixa, e deixava-se o sistema preparado para quando a água subisse, elevarem e esticarem as redes, impedindo que os peixes que estivessem entre a estacada e a margem (terra) não tivessem como fugir (por isso também se designarem de cerco). Quando a maré baixava os pescadores iam junto das redes apanhar os peixes, onde eles geralmente ficavam a tentar “furar”. Era um sistema de pesca que não obrigava a grandes capitais, mas também não era rentável, “pelo facto de depender não só das alterações meteorológicas como da quantidade de peixe que ora abunda ora falta quase por completo, como sucede no inverno” (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 72, 1944, p. 19).¹⁷⁸

A pesca por aparelhos diversos era a mais praticada pelas comunidades piscatórias do estuário do Tejo, e por isso é a única de que dispomos de dados para todas as Delegações Marítimas. Como era normal nesta época, os dados privilegiam o produto desta pescaria, portanto, a perspetiva económica, mas a partir de 1964 já dispomos em simultâneo dos quantitativos de pescado extraído e também do número de embarcações e do número de dias de pesca.

Do ponto de vista global, considerando os dados conhecidos, o maior produto da pesca por aparelhos diversos foi alcançado em Vila Franca de Xira, seguindo-se o Barreiro e a Trafaria, mas a diferença é reduzida. Na Trafaria, entre 1951/69, esta pescaria rendeu 23.246,1 contos. Já no Barreiro rendeu 24.937,4 contos, mas o período de dados é maior, vai desde 1945/69. Em Vila Franca de Xira rendeu 25.604 contos, mas o período dos dados é ainda maior, vai desde 1940/69 (só não existem dados para o ano de 1961). Se tivéssemos todas as séries de dados completas para o período entre 1940/69 provavelmente a situação seria inversa, e iríamos verificar que esta pescaria foi mais lucrativa na Trafaria, depois no Barreiro, e, por fim, em Vila Franca de Xira. Desde logo porque os pescadores da Trafaria trabalharam menos dias do que os pescadores do Barreiro nesta pescaria, e muitos menos dias em relação aos pescadores de Vila Franca de Xira, como se verifica nos gráficos seguintes para o período entre 1964/69, mas atingirem um produto da pescaria bastante próximo.

Entre 1951/69 verifica-se uma grande regularidade na utilização de aparelhos diversos na Trafaria e ao mesmo tempo uma grande alternância nos períodos de captura. Se na década de 1950 o período de maiores capturas se centrava de outubro a janeiro e o período de menores capturas de fevereiro a abril, na década de 1960 o período de maiores capturas foi entre maio e setembro e o período de menores capturas foi de janeiro a março, como se observa no gráfico de áreas empilhadas a seguir que mostra os totais de todas as séries, bem como a proporção com que cada série contribui no total. Entre 1964/69, os meses em que se capturou mais e menos pescado com este sistema de pesca na Trafaria aconteceram em 1965: em outubro foi capturada 1,1 tonelada que foi comercializada por 5,7 contos, e em junho foram capturadas 53,4 toneladas que foram comercializadas por 299,6 contos (Ministério da Marinha, 1967, p. 80). Com base nas quantidades capturadas mensalmente entre 1964/69, com este sistema de pesca, podemos equacionar que entre janeiro e abril as capturas iriam das 8 às 15 toneladas/mês, que em maio e junho as capturadas podiam variar até às 20 toneladas/mês, que de julho a setembro poderiam ir até às 50 toneladas/mês, e de outubro a dezembro rondariam as 20 toneladas/mês. (Ministério da Marinha, 1966b, p. 77-78; 1967, p. 79-80; 1968, p. 72-73; 1970a, p. 74-75; 1970b, p. 75; 1971, p. 74).

O produto da pescaria de aparelhos diversos demonstra grande variação anual na Trafaria, com várias alterações abruptas, ora a crescer, ora a decrescer. Ainda assim, registam-se valores mais altos entre 1951/56 e valores mais baixos no restante período, à exceção do ano de 1969 em que o produto desta pescaria foi maior.¹⁷⁹ Curiosamente, o número de dias de trabalho aumentou exponencialmente na transição de 1967 para 1968, e continuou elevado em 1969, nalguns meses mais de trinta vezes, como se observa no gráfico de radar a seguir.

O aumento do número de dias de pesca a partir de janeiro de 1968, sem qualquer comparação com o que vinha de anos precedentes, é de tal forma brusco e elevado que abre a porta ao questionamento sobre a veracidade dos dados, ou sobre uma eventual alteração da notação dos dados

¹⁷⁸ De acordo com esta fonte, no inverno os pescadores do rio do Montijo e do Barreiro tinham de se dedicar a outros sistemas de pesca, “quer arrastando e pescando à linha em locais obrigatórios, quer colhendo algas e mariscos”, ou até mesmo a outras atividades, como a agricultura, mas mal sentiam o cheiro da primavera voltavam a pegar nos “seus pequenos barcos de 6 a 7 metros de comprimento e de longas velas latinas” e navegavam em “direção aos locais preferidos para o cerco” (Jornal do Pescador, Ano VII, n.º 72, 1944, p. 19).

¹⁷⁹ Com pormenor, o produto desta pescaria foi maior no ano de 1952 (com um produto global de 1.777,6 contos), no ano de 1956 (com um produto global de 2.192,5 contos) e no ano de 1969 (com um produto global de 2.482,2 contos).

que não foi devidamente explicada (Cf. Apêndice I.97). Repare-se em alguns exemplos: em janeiro, em maio, em setembro e em dezembro de 1967 foram realizados 21, 20, 21 e 25 dias de pesca, respetivamente, e nos mesmos meses do ano seguinte foram realizados 218, 480, 653 e 146 dias de pesca, respetivamente. Foquemos agora na evolução de dois meses: maio e dezembro. Em maio de 1966 foram realizados 12 dias de pesca, 20 no ano de 1967, 480 no ano de 1968 e 1220 no ano de 1969, em dezembro foram realizados 18 dias de pesca em 1966, 25 em 1967, 146 em 1968 e 472 em 1969. Trata-se de um aumento brutal. Os dados são de tal forma discrepantes que no gráfico de radar que apresentamos a seguir tivemos de optar por uma escala logarítmica (de base 10), caso contrário anulava a visualização da informação dos anos entre 1964/67, e só ficava a informação referente aos anos de 1968/69. Se acreditarmos na veracidade destes dados, o que é difícil (apesar de serem oficiais), temos de aceitar que este brutal aumento do esforço de pesca não teve consequências nos totais capturados, que se mantiverem quase sem alteração, nem no aumento do produto desta pesca, que também não teve alteração, e que somente tornaram esta pescaria menos rentável.

Importa salientar que na década de 1960 foram utilizadas algumas embarcações de propulsão a motor na pesca por aparelhos diversos, tanto no Barreiro (começaram em 1965) como em Vila Franca de Xira (começaram em 1966). No entanto, na Trafaria esta pescaria sempre foi realizada com recurso a embarcações movidas a vela e remos, e os aparelhos eram utilizados durante todo o ano. O número de embarcações em atividade aumentou de forma progressiva entre 1966/69, especialmente entre 1968/69, o que faz deste o único indicador a corroborar o abrupto aumento do número de dias de pesca (nestes dois anos). Em 1964 não existiu mês em que não laborassem mais de 20 embarcações na pesca de aparelhos diversos, e entre julho e setembro estiveram a laborar em cada um dos meses 30 embarcações. No ano seguinte laboraram doze embarcações em outubro e novembro e 28 entre julho e setembro. Em 1966 voltou a aumentar o número de embarcações ativas, atingindo-se as 35 em agosto, e assim continuou nos anos seguintes. Em 1969 chegaram a estar ativas e em laboração 89 embarcações, o que aconteceu no mês de junho, e só em fevereiro e dezembro é que laboraram menos de 50 embarcações, 47 e 49, respetivamente (Ministério da Marinha, 1970b, p. 75; 1971, p. 74).

No Barreiro os aparelhos diversos eram utilizados com regularidade ao longo de todo o ano, até de forma mais intensa que na Trafaria, mas com outra periodicidade. O período de maiores capturas era entre março e novembro, com especial incidência nos meses de maio e junho, e o período de menores capturas era em janeiro e fevereiro, com especial incidência no mês de fevereiro, como se observa no gráfico de áreas empilhadas a seguir que compara a tendência e mostra a proporção do total que cada mês representa em cada ano ao longo do período.

Entre 1964/69, foi em maio de 1965 e em abril de 1966 que mais se capturou com este sistema de pesca, um total de 72,2 e 128,9 toneladas que foram comercializadas por 298 e 278 contos, respetivamente. O que não deixa de ser curioso, pois valeram mais as 72,2 toneladas capturadas em maio de 1965 do que as 128,9 toneladas capturadas em abril de 1966. No oposto, foi em dezembro de 1969 que menos se capturou, um total de 2,4 toneladas que foram comercializadas por 94,7 contos, o que ainda assim deu maior rentabilidade. Ou seja, proporcionalmente os pescadores beneficiaram mais com a venda das capturas de dezembro de 1969, do que com a venda das capturas de maio de 1965 e de abril de 1966 (Ministério da Marinha, 1967, p. 79; 1968, p. 72; 1971, p. 74). Com base nas quantidades capturadas mensalmente entre 1964/69 com este sistema de pesca, podemos equacionar que entre dezembro e março as capturas iriam até às dez toneladas/mês e que entre abril e novembro oscilariam entre 15 e 50 toneladas/mês, sendo que em qualquer dos casos existiam situações que excediam estas balizas, como aconteceu em abril de 1966 (Ministério da Marinha, 1966b, p. 77; 1967, p. 79; 1968, p. 72; 1970a, p. 74; 1970b, p. 75; 1971, p. 74).

No Barreiro, o produto da pescaria de aparelhos diversos apresenta menos variação anual do que a verificada na Trafaria, mas existem alguns anos em que ocorreram alterações abruptas, tanto no início como no final deste período. Por exemplo, existiu crescimento da atividade entre 1964/66, passando de 182,6 toneladas comercializadas por 1.284,1 contos em 1964 para 335,6 toneladas comercializadas por 1.872,3 contos em 1966, e retração entre 1967/68, passando de 145,3 toneladas comercializadas por 1.237 em 1967 para 131,5 toneladas que foram comercializadas por 1.184,3 contos em 1968. O ano de 1969 foi de ligeira melhoria, mas longe dos valores registados em 1966.

Apesar da diminuição da quantidade de peixe capturado e do respetivo valor global de venda, os dados oficiais mostram que o número de dias de pesca aumentou significativamente a partir de 1968, inclusive, o que aconteceu de forma brusca e sem qualquer paralelo com o que vinha do antecedente, tal como na Trafaria, o que uma vez mais abre a porta à desconfiança sobre a veracidade dos dados, ou sobre uma eventual alteração na notação não devidamente explicada.

A evolução anual do número de dias de pesca é, por si só, esclarecedora da anormalidade dos dados: passou-se de 303 dias de pesca em 1964, para 310 em 1965, para 316 em 1966, para 288 em

1967, para 59.332 em 1968 e para 28.333 em 1969. No ano de 1967 não houve qualquer mês em que o número de dias de pesca excedesse 27, e no ano de 1968 não houve qualquer mês em que o número de dias de pesca fosse menor que 2.522. Aliás, entre março e agosto de 1968 nunca houve menos de 6000 dias de pesca/mês, e em agosto foram registados 7.340 dias de pesca, o que são valores bastante elevados.

O número de embarcações usadas neste sistema de pesca teve um crescimento exponencial entre 1966/68, especialmente ao nível das embarcações a motor, mas do nosso ponto de vista não justifica de forma alguma o brusco aumento do número de dias de pesca no mesmo período. Até porque, a considerar-se que existe correspondência entre o aumento do número de dias de pesca e o aumento do número de embarcações a vela e remos e a motor afetas a esta arte, também temos de considerar que a rentabilidade desta pescaria decresceu a pique, já que no mesmo período não existiu um aumento correspondente ou aproximado nos quantitativos capturados e no seu valor de venda.

A evolução do número de embarcações afetas à pesca de aparelhos diversos no Barreiro pode descrever-se desta forma: de propulsão a vela e remos chegaram a ser 126 em 1964, 169 em 1965, 168 em 1966, 182 em 1967, 222 em 1968 e 170 em 1969, e de propulsão a motor, que começaram a ser usadas nesta pescaria depois de 1964, chegaram a ser 3 em 1965, 4 em 1966, 9 em 1967, 15 em 1968 e 21 em 1969, como se observa no gráfico seguinte. Isto não significa que todas estas embarcações laboravam todos os meses, significa que pelo menos laboravam durante um mês.

Entre 1964/69 verifica-se um padrão consistente de aumento progressivo do número de embarcações ativas ao longo do ano, ou seja, havia sempre mais embarcações ativas afetas a esta faina no final do ano, e também um padrão consistente de aumento progressivo do número de embarcações ao longo dos anos. Em relação às embarcações a vela e remos: nos anos de 1964, 1965, 1966, 1967, 1968 e 1969, eram 98, 45, 85, 33, 135 e 85 as embarcações em laboração em janeiro, respetivamente, e 126, 157, 154, 164, 179 e 170 as embarcações em laboração em dezembro, respetivamente. Em relação às embarcações a motor: nos anos de 1966, 1967, 1968 e 1969, eram 1, 2, 7 e 2 as embarcações em laboração em janeiro, respetivamente, e 4, 9, 15 e 21 as embarcações em laboração em dezembro, respetivamente. O gráfico seguinte é disso ilustrativo.

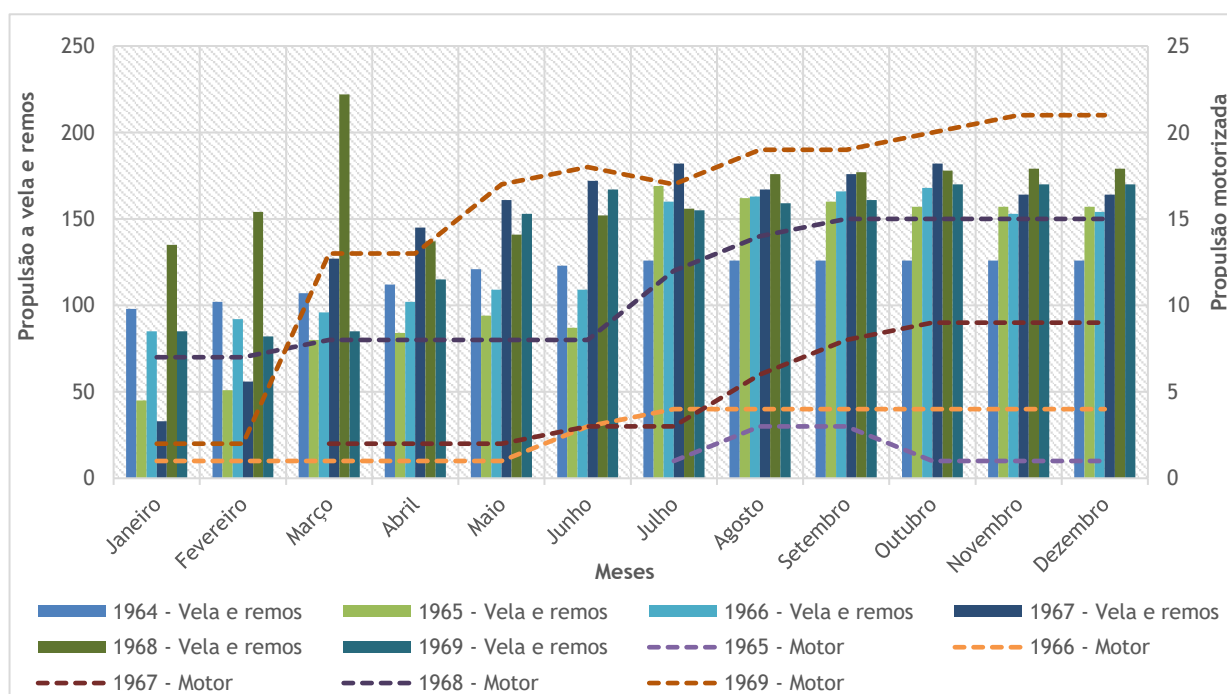


GRÁFICO 75 | Embarcações de propulsão a vela e remos e de propulsão motorizada empregues nos aparelhos diversos no Barreiro, por meses e anos, entre 1964/69.

Fontes: Ministério da Marinha, 1966b, p. 77; 1967, p. 79; 1968, p. 72; 1970a, p. 74; 1970b, p. 75; 1971, p. 74.

Notas: Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.97.

Em Vila Franca de Xira existia igualmente grande regularidade na utilização de aparelhos diversos, praticamente ao nível da intensidade da pesca que se fazia no Barreiro, mas com outra periodicidade. O que não é de estranhar, uma vez que este era o sistema de pesca mais utilizado pelas comunidades avieiras do Tejo.

Entre 1940/69 são visíveis grandes alternâncias nos períodos de captura. Na década de 1940, e na primeira metade da década de 1950, as maiores capturas ocorreram entre janeiro e maio, com especial incidência nos meses de março e abril. Na segunda metade da década de 1950, e na década de 1960, as maiores capturas ocorreram entre março e novembro, com especial incidência nos meses de abril e maio, e as menores capturas ocorreram entre dezembro e fevereiro, com especial incidência nos meses de dezembro e janeiro, como se observa no gráfico de áreas empilhadas a seguir. Entre 1964/69, esta pescaria descreveu uma linha de tendência global que se assemelha com a forma de um telhado, com capturas menores, mas crescentes entre janeiro e março, com capturas mais elevadas e regulares entre abril e junho, e com capturas decrescentes entre agosto e dezembro, como se verifica no gráfico de barras a seguir.

O produto da pescaria de aparelhos diversos em Vila Franca de Xira apresenta uma enorme variação anual, com eventos abruptos de expansão e regressão do produto desta pescaria em anos sucessivos. Em termos globais, durante a década de 1940 o produto desta pescaria era maior, decresceu na década de 1950, voltou a expandir no início da década de 1960 e retraiu após 1965. Passou-se de 200,4 toneladas desembarcadas em 1965 e comercializadas por 1.215,4 contos, para 141,9 toneladas desembarcadas em 1966 e comercializadas por 1.099,7 contos. A partir daí foi sempre a decrescer, quer em quantidades capturadas quer no valor de comercialização, atingindo-se em 1969 um total de 106,4 toneladas desembarcadas e comercializadas por 860,9 contos.

O número de dias de pesca parece seguir a trajetória das capturas, com uma trajetória ascendente até 1965 e decrescente após esse momento. Entre 1964/69, foi no ano de 1967 que menos se trabalhou nesta arte, mas mesmo nesse ano em nenhum mês se trabalhou menos de 1.550 dias de pesca. No oposto, foi no ano de 1965 que mais se trabalhou na faina com esta arte, já que em nenhum mês se trabalhou menos de 3.500 dias de pesca, e em nove meses trabalhou-se um total de 3.875 dias de pesca/mês. Importa referir que de todas as comunidades do Tejo esta é a que apresenta maior coerência e regularidade no número de dias de pesca ao longo de todo o ano e ao longo dos anos, o que se justifica por este sistema de pesca representar a principal ocupação destes pescadores. Ainda assim, podemos afirmar que no período entre 1964/69 o número maior de dias de pesca foi alcançado nos meses de dezembro e janeiro, e o número menor de dias de pesca foi alcançado no mês de abril.

O número de embarcações ativas nesta faina está em linha com o número de dias de pesca e com os totais capturados e comercializados. E, tal como no número de dias de pesca, também existia regularidade no número de embarcações a vela e remos, e a partir de 1966 nas embarcações a motor. Isto claro, ao longo do ano.

As embarcações de propulsão a vela e remos afetadas à pescaria de aparelhos diversos em Vila Franca de Xira aumentaram progressivamente e atingiram as 125 unidades em 1964/65. De notar que estas 125 embarcações no ano de 1965 laboraram sem interrupção em todos os meses. Em 1966, ano de inauguração da Ponte Salazar, em prol da retração da atividade e da introdução das embarcações a motor, o número máximo destas embarcações em atividade nesta faina reduziu, passaram a ser 105, a que acresciam mais onze embarcações a motor. Aliás, neste ano entre janeiro e maio estiveram em laboração 105 embarcações a vela e remos e onze embarcações a motor, e entre junho e dezembro só estiveram em laboração 89 embarcações a vela e remos e cinco embarcações a motor.

Em 1967 estiveram a laborar entre janeiro e junho 89 embarcações de propulsão a vela e remos e cinco embarcações motorizadas, e entre julho e dezembro a situação inverteu-se e só laboraram 38 embarcações a vela e remos e doze embarcações motorizadas. No ano seguinte estiveram em laboração praticamente ao longo de todo o ano 63 embarcações de propulsão a vela e remos e 30 embarcações com motor, sendo de destacar em dezembro o aumento exponencial do número de embarcações a motor, que passou a 43. Em 1969 manteve-se a tendência de redução do número de embarcações de propulsão a vela e remos afetadas à pescaria de aparelhos diversos e, em simultâneo, a tendência de aumento do número de embarcações motorizadas. Neste ano não laboraram mais de 60 embarcações da vela e remos, e em contrapartida laboraram mais de 41 embarcações a motor em quase todo o ano. A situação inclusive inverteu-se no mês de novembro, em que estiveram em laboração 48 embarcações a vela e remos e 60 a motor (Ministério da Marinha, 1966b, p. 77; 1967, p. 79; 1968, p. 72; 1970a, p. 74; 1970b, p. 75; 1971, p. 74).

Ao lado, e a seguir, consta diversa representação gráfica que suporta o referido anteriormente em relação à pesca por aparelhos diversos nas delegações marítimas de Lisboa no Tejo, e que deve ser complementada com os dados de base que constam nos Apêndices I.96 e I.97.

Dá-se nota que de acordo com o apuramento geral de prejuízos em apetrechos de pesca realizado pela Junta Central das Casas dos Pescadores em colaboração com a Comissão Nacional de Socorros às vítimas do ciclone que atingiu Portugal em 15 de fevereiro de 1941, no Seixal registaram-se perdas avaliadas em 5.500\$00, montante que à data de 31 de dezembro de 1941 ainda não tinha sido integralmente pago aos pescadores (somente tinha sido pago 1.100\$00). Em Vila Franca de Xira as perdas com material de pesca foram avaliadas em 14.902\$00, valor esse que à data de 31 de dezembro de 1941 já tinha sido integralmente liquidado (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 11).

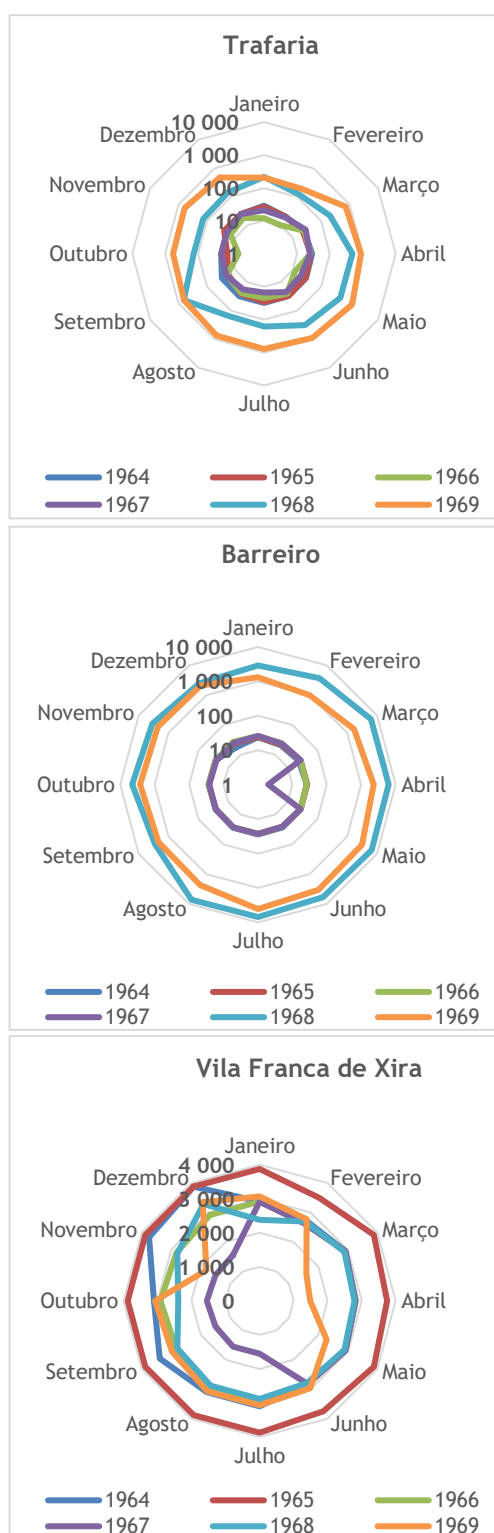


GRÁFICO 76 | Número de dias de pesca nos aparelhos diversos em Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, por meses e anos, entre 1964/69.

Fontes: Ministério da Marinha, 1966b, p. 77-78; 1967, p. 79-80; 1968, p. 72-73; 1970a, p. 74-75; 1970b, p. 75; 1971, p. 74.

Notas: Foi adotada a escala logarítmica (de base 10) para o Barreiro e para a Trafaria devido à enorme discrepância de dados que faz com que algumas séries não sejam representadas. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.97, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.



GRÁFICO 77 | Quantidades capturadas com os aparelhos diversos em Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, e respetivo valor de venda (em contos), por meses e anos, entre 1964/69.

Fontes: Ministério da Marinha, 1966b, p. 77-78; 1967, p. 79-80; 1968, p. 72-73; 1970a, p. 74-75; 1970b, p. 75; 1971, p. 74.

Notas: Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.97, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

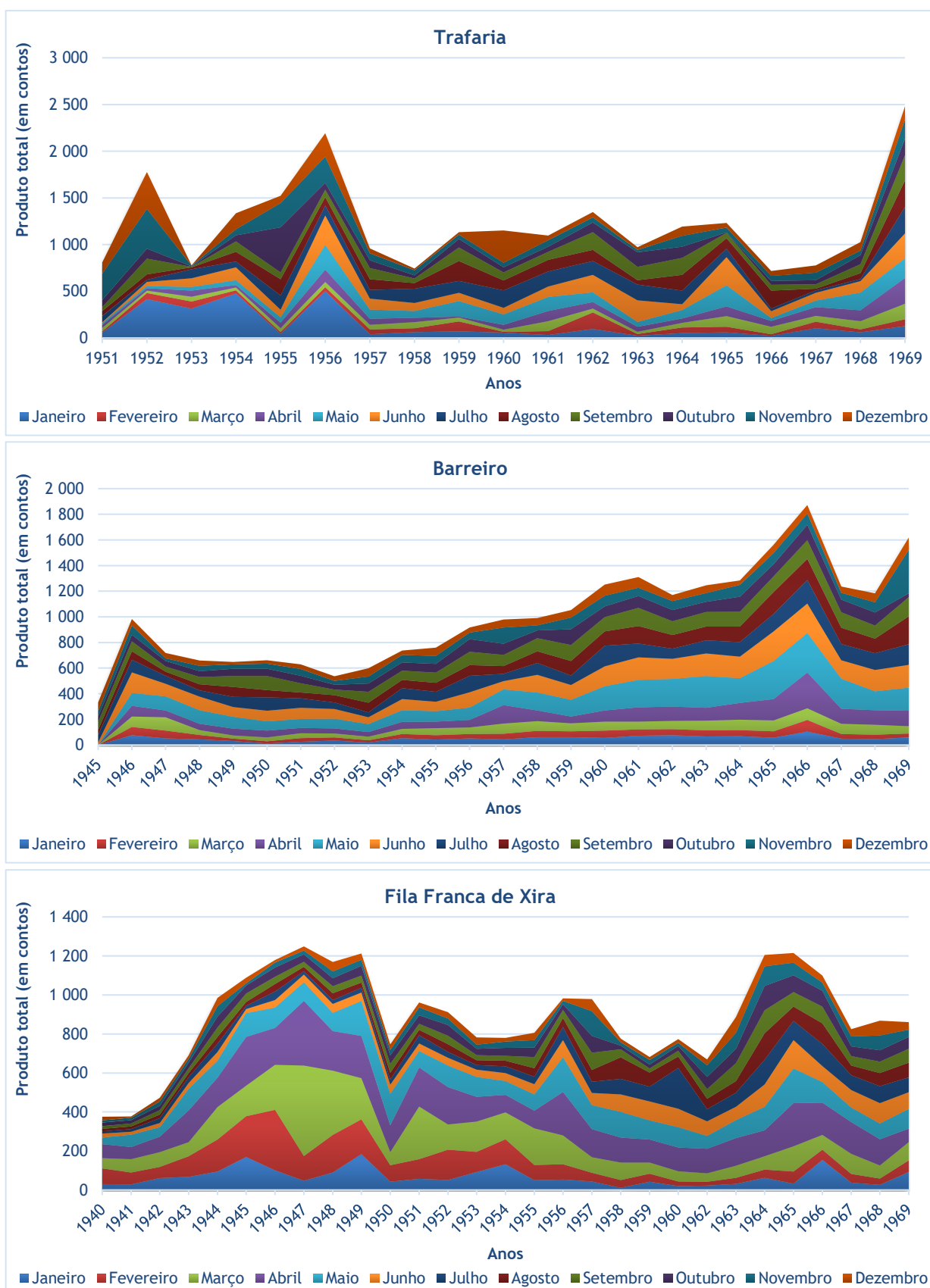


GRÁFICO 78 | Produto total da pesca (em contos) dos aparelhos diversos nas Delegações Marítimas de Lisboa (Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira), por meses e anos, entre 1940 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1941, p. 48; 1942, p. 53; 1943, p. 57; 1944, p. 55; 1946, p. 57; 1947, p. 60; 1949a, p. 35; 1949b, p. 35; 1950, p. 36; 1951, p. 36; 1955, p. 38; 1957a, p. 41; 1957b, p. 41; 1957c, p. 44; 1957d, p. 44; 1957e, p. 43; 1958a, p. 43; 1958b, p. 43; 1959, p. 43; 1960, p. 45; 1961, p. 50; 1962, p. 54; 1963, p. 52; 1964, p. 52; 1966b, p. 77; 1967, p. 79; 1968, p. 72; 1970a, p. 74; 1970b, p. 75; 1971, p. 74.

Notas: Gráfico de áreas empilhadas. Os dados de base estão disponíveis para consulta no Apêndice I.96, onde também constam os valores convertidos para euros para efeitos de comparação.

III.1.15.7.6. Embarcações de pesca construídas e naufragadas, e perdas humanas e materiais, nas Delegações de Lisboa no Tejo - Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira.

Por comparação com os dados da Capitania do Porto de Lisboa, nas Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria construíam-se mais novas embarcações, mas com menos tonelagem. Entre 1938/69 foram construídas 85 novas embarcações em Lisboa com 20.684,74 toneladas de capacidade, e no mesmo período foram construídas 369 embarcações na Trafaria, 163 no Barreiro e 139 em Vila Franca de Xira, que tinham globalmente 682,234 ton, 227,176 ton e 187,727, respetivamente.

No panorama das Delegações de Lisboa no Tejo, era na Trafaria onde se construíam mais e maiores embarcações, e não poucas vezes essa produção foi superior ao valor conjunto apurado em Vila Franca de Xira e Barreiro, como se observa nos gráficos ao lado.

A evolução do número de embarcações novas na Trafaria foi irregular, com picos entre 1942/45, 1956/58 e 1965/69, e não se pode dizer que tenha acontecido por relação direta com os naufrágios, uma vez que só em quatro anos distintos é que os intensos naufrágios coincidem com a intensa nova construção (1938, 1943, 1965 e 1967).

No Barreiro existiu maior regularidade na introdução de novas embarcações na faina, entre 4/5 embarcações por ano. Nem no trágico ano de 1941, em que só no Barreiro se perderam dez embarcações, foi justificação para novas construções. Aliás, só em 1964/65 é que não foi construída qualquer nova embarcação. No entanto, também existiram picos de produção, que aconteceram em 1943, 1948, 1953, 1966 e 1967.

Em Vila Franca de Xira o número de novas embarcações foi alto até final da década de 1930, decresceu e estabilizou em valores de cerca de 4/5 embarcações/ano até final da década de 1950, e voltou a subir no início da década de 1960. Nos anos de 1938 e de 1961/62 foram aqui construídas de forma destacada mais embarcações do que no Barreiro. São vários os anos em que aqui não foi construída qualquer nova embarcação, e não existe relação entre a construção de novas embarcações e o número de naufrágios.

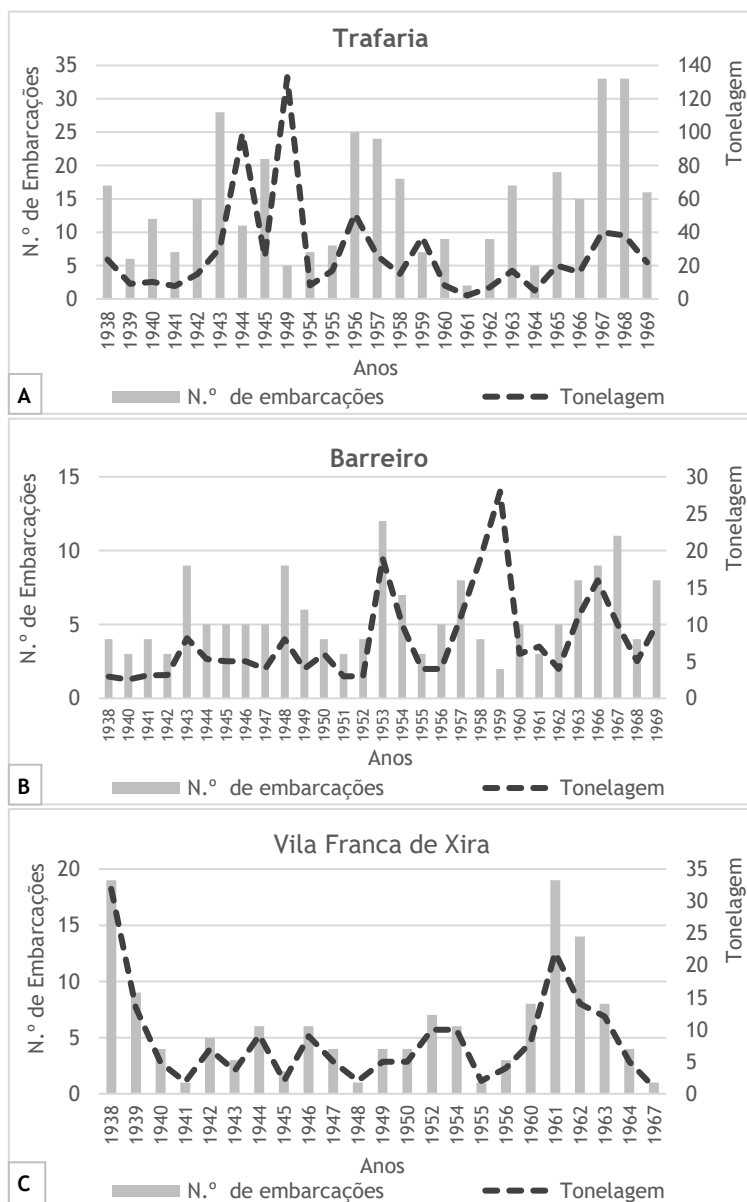


GRÁFICO 79 | Número de embarcações de pesca construídas, e respetiva tonelagem, nas Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 56; 1940b, p. 56; 1941, p. 58; 1942, p. 64; 1943, p. 68; 1944, p. 66; 1946, p. 68; 1947, p. 72; 1949a, p. 46; 1949b, p. 46; 1950, p. 48; 1951, p. 48; 1955, p. 50; 1957a, p. 54; 1957b, p. 54; 1957c, p. 56; 1957d, p. 56; 1957e, p. 56; 1958a, p. 56; 1958b, p. 56; 1959, p. 56; 1960, p. 58; 1961, p. 62; 1962, p. 68; 1963, p. 66; 1964, p. 66; 1966b, p. 98; 1967, p. 100; 1968, p. 94; 1970a, p. 96; 1970b, p. 100; 1971, p. 98.

Nota: Nos gráficos acima só foram apresentados os anos para os quais existem dados, que estão disponíveis para consulta no Apêndice I.98.

Em relação aos naufrágios, que como já vimos era um dos maiores flagelos que atingia os pescadores, a situação foi mais trágica na Trafaria, onde ocorreram as maiores perdas materiais e humanas, mas também em Vila Franca de Xira, onde se perderam tantas vidas como na Trafaria, o que não seria de esperar. Isso é visível nos gráficos seguintes.

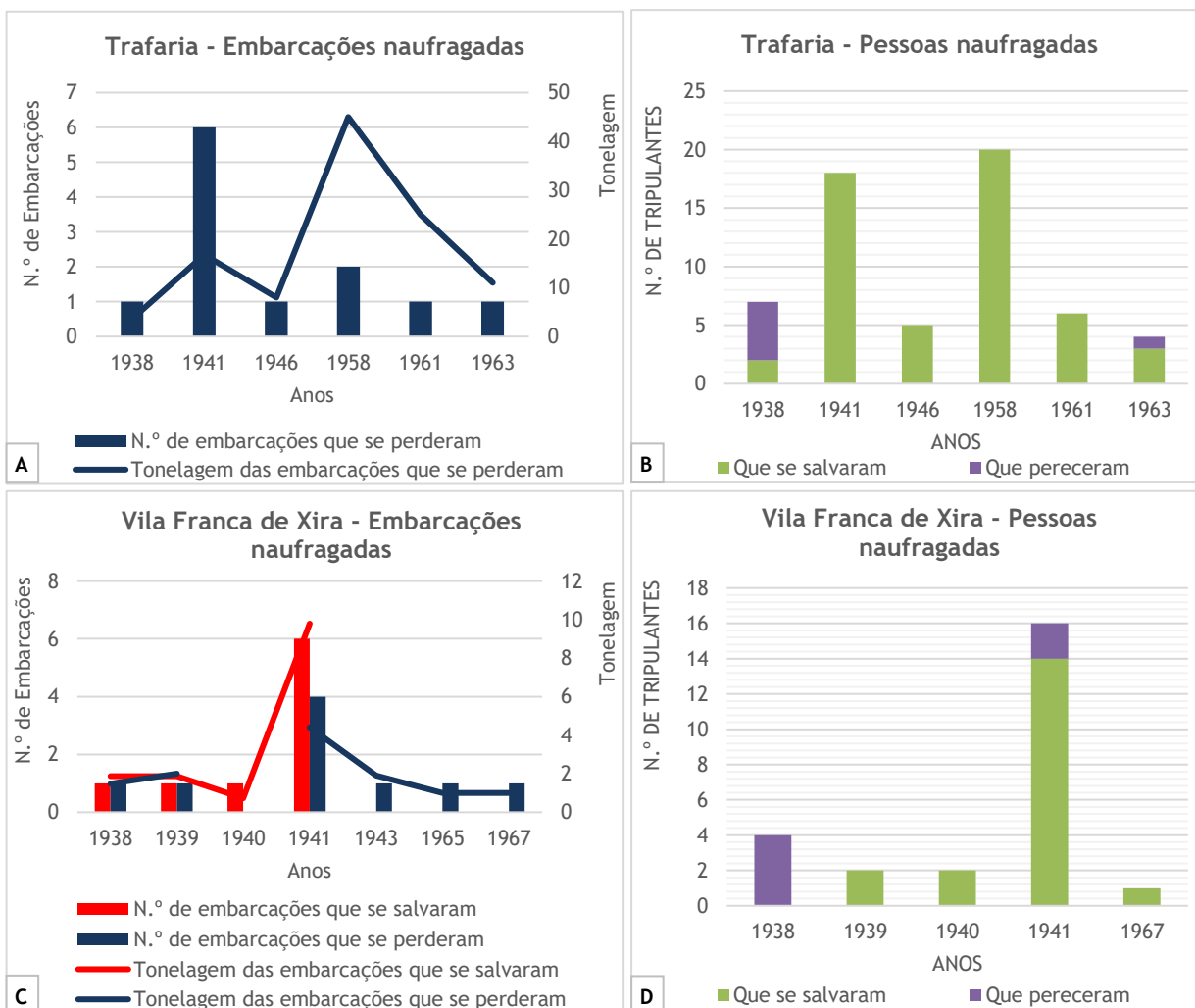


GRÁFICO 80 | Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira e Trafaria entre 1938 e 1969. A e C - Número de embarcações de pesca que naufragaram, e respetiva tonelagem, evidenciando as que foram recuperadas e as que se perderam. B e D - Número de tripulantes que naufragaram, evidenciando os resgatados com vida e sem vida.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 57; 1940b, p. 57; 1941, p. 59; 1942, p. 65; 1943, p. 69; 1944, p. 67; 1946, p. 69; 1947, p. 73; 1949a, p. 47; 1949b, p. 47; 1955, p. 51; 1957d, p. 57; 1957e, p. 57; 1958a, p. 57; 1958b, p. 57; 1959, p. 57; 1962, p. 69; 1964, p. 67; 1967, p. 101; 1968, p. 95; 1970a, p. 97.

Nota: Só foram apresentados os anos para os quais existem dados. Os dados estão disponíveis para consulta no Apêndice I.99.

Entre 1938/69 naufragaram doze embarcações pertencentes à Trafaria, com o total de 109,344 toneladas, e todas tiveram perda total, o que onerou a capacidade económica dos armadores. Estas embarcações eram tripuladas por 60 pessoas, das quais seis pereceram, deixando seis famílias traumatizadas e em difícil situação económica. Metade destes naufrágios resultaram diretamente do ciclone que atingiu Portugal no dia 15 de fevereiro de 1941, de que já demos conta anteriormente, sendo de comemorar o facto de este evento trágico não ter tirado a vida a pescadores da Trafaria (Ministério da Marinha, 1942, p. 65).

De acordo com o apuramento geral das embarcações perdidas realizado pela Junta Central das Casas dos Pescadores em colaboração com a Comissão Nacional de Socorros às vítimas do ciclone, na Trafaria e na Caparica só se perderam cinco embarcações avaliadas em 12.900\$00, valor esse que à data de 31 de dezembro de 1941 ainda não tinha sido pago aos pescadores. De acordo com o apuramento geral das embarcações avariadas, também realizado por ambas as entidades, na Trafaria e na Caparica foram danificadas 11 embarcações cujos estragos foram avaliados em 28.585\$00, e à data de 31 de dezembro de 1941 tinha sido pago aos pescadores 9.200\$00 referente ao arranjo de quatro

embarcações, propriedade de António Joaquim Pereira, José Augusto Cação Ribeiro e Augusto Gregório Correia, faltando liquidar 19.385\$00 (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 8-9; Ano IV, n.º 40, 1942, p. 8).

Na Costa da Caparica, na tarde de 12 de outubro de 1949, um violento golpe de mar atirou para a praia a lancha de arrasto “Bonfim”, que tinha saído para a pesca tripulada por onze homens, tendo a embarcação e as redes sofrido danos e os tripulantes sofrido algumas lesões nos músculos e tecidos corporais. No entanto, as autoridades não consideraram este evento um naufrágio, e por isso não foi considerado no gráfico anterior (Jornal do Pescador, Ano XI, n.º 130, 1949, p. 11).

A embarcação tipo chata, registo n.º TR-725-L, denominada “Paraíso”, a remos, para a pesca local, com 4,37 m de comprimento, 1,70 m de boca, 0,54 m de pontal, 1,00 de tonelagem bruta, construída por Marcelino Ferreira, carpinteiro naval, com estaleiro no Porto Brandão, avaliada em 1.750\$00, propriedade de José António Margaça, residente na Costa da Caparica, foi destruída pelo mar em 1965 (DMT, Livro n.º 4 - Registo de Propriedade de Embarcações de Pesca - 1956/1977, fl. 46 e 46v).

A embarcação tipo bote, registo n.º TR-792-L, denominada “Maria Rosa”, a remos, com 5,18 m de comprimento, 1,84 m de boca, 0,67 m de pontal, 1,60 t de tonelagem bruta, para a pesca local, propriedade de João Agostinho Vieira, residente em frente da praia do Caramujo, foi desmantelada por ação do temporal em 15.06.1965 (DMT, Livro n.º 4 - Registo de Propriedade de Embarcações de Pesca - 1956/1977, fl. 114 e 114v).

A embarcação tipo bote, registo n.º TR-750-L, denominada “Virgem do Sameiro”, a remos, com 3,20 m de comprimento, 1,24 m de boca, 0,51 m de pontal, 0,51 de tonelagem bruta, avaliada em 600\$00, propriedade de António Luiz Janeiro, residente em Algés, que veio transferida da Delegação Marítima do Barreiro onde tinha a mesma denominação, foi destruída em temporal em 15.10.1966 (DMT, Livro n.º 4 - Registo de Propriedade de Embarcações de Pesca - 1956/1977, fl. 71 e 71v).

A embarcação tipo bote de nome “Emília”, registo n.º TR-874-L, a remos, para a pesca local, com 4,00 m de comprimento, 1,47 m de boca, 0,62 m de pontal, 1,22 t de tonelagem bruta, propriedade de José Cardoso da Costa, mandada construir a António Marinheiro Custódio, carpinteiro naval com estaleiro em Sesimbra, teve o registo foi cancelado em 27.12.1966 por a embarcação ter sido abalroada e afundado (DMT, Livro n.º 4 - Registo de Propriedade de Embarcações de Pesca - 1956/1977, fl. 196 e 196v).

Em Vila Franca de Xira, no mesmo período (1938/69), naufragaram 18 embarcações. Destas, metade salvou-se, com 14,249 toneladas, e outra metade perdeu-se, com 11,798 toneladas. Andavam nestas embarcações 25 homens, tendo perecido seis pescadores. Das dezoito embarcações que naufragaram entre 1938/69, dez naufragaram em 1941, e dessas seis salvaram-se, com 9,788 de tonelagem, e quatro tiveram perda total, com 4,408 de tonelagem. Nessas dez embarcações andavam 16 homens, tendo perecido dois (Ministério da Marinha, 1942, p. 65). Tal foi a dimensão e a gravidade dos danos do ciclone nesta Vila que este dia ficou conhecido como “o dia do ciclone”. Importa referir que depois de 1943 só aconteceram dois naufrágios em Vila Franca de Xira, um em 1965 e outro em 1967, e em ambas as ocasiões não houve perdas humanas, ainda que ambas as embarcações, com uma tonelada cada, se tenham perdido (Ministério da Marinha, 1967, p. 101; 1970a, p. 97).

De acordo com o apuramento geral das embarcações avariadas realizado pela Junta Central das Casas dos Pescadores em colaboração com a Comissão Nacional de Socorros às vítimas do ciclone, em Vila Franca de Xira foram danificadas 6 embarcações cujos estragos foram avaliados em 2.000\$00, montante que à data de 31 de dezembro de 1941 já tinha sido pago aos pescadores, à exceção do valor de 50\$00, valor que terá sido mal mencionado no mapa inicial. Os pescadores beneficiários foram: João Moreira, Tomaz Maria Bolêta, Manuel Joaquim Lourenço, Manuel Coragem, José Lourenço Guerra, Domingos Cruz e João Pedro da Cruz (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 8-9; Ano IV, n.º 40, 1942, p. 8).

Na Delegação Marítima do Barreiro quase não existiram naufrágios para além dos que aconteceram em cadeia no fatídico dia 15 de fevereiro de 1941, o dia do ciclone. Nesse dia naufragaram dez embarcações com 20,553 de tonelagem, que lamentavelmente se perderam, mas não há a lamentar a perda de vida humana nesta ocasião (Ministério da Marinha, 1942, p. 65). A exceção foi o naufrágio que aconteceu em 1956, com uma pequena embarcação de uma tonelada - conseguiu-se salvar a embarcação, mas não o tripulante, que pereceu e deixou a família à mingua (Ministério da Marinha, 1958a, p. 57).

De acordo com o apuramento geral das embarcações perdidas realizado pela Junta Central das Casas dos Pescadores em colaboração com a Comissão Nacional de Socorros às vítimas do ciclone, no

Barreiro e no Montijo só se perdeu uma embarcação que foi avaliada em 3.000\$00, valor esse que à data de 31 de dezembro de 1941 ainda não tinha sido pago aos pescadores. De acordo com o apuramento geral das embarcações avariadas, também realizado por ambas as entidades, no Barreiro e no Montijo foram danificadas 21 embarcações cujos estragos foram avaliados em 14.100\$00, e à data de 31 de dezembro de 1941 tinha sido pago aos pescadores 8.327\$60 referente ao arranjo de 11 embarcações, faltando liquidar 5.772\$40, e no Seixal foram danificadas 14 embarcações cujos estragos foram avaliados em 22.947\$55, valor esse que e à data de 31 de dezembro de 1941 tinha sido integralmente pago aos pescadores (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 8-9).

Em 31 de março de 1942 tinham sido já reparadas onze embarcações no Barreiro, sendo os seus proprietários: Joaquim dos Santos, António Gervásio Júnior, João Duarte Gomes, José Marques Gaspar, Emídio Gonçalves Tormenta, Manuel Nunes, Luiz Tavares Areias, Francisco dos Santos Couves, José Luiz Peixinho, Francisco Ferreira e Adelino de Oliveira. Na mesma data eram 14 as embarcações reparadas no Seixal, que tinham como beneficiários: José António Martins Bota, Manuel Rodrigues Covelo, Francisco Capucha, Francisco Ramos Rita, José Caetano Tavares da Costa, Joaquim Fernandes, Eduardo da Silveira Cunha, Sebastião dos Santos Ribeiro, Augusto Duarte Carapinha, Cipriano Cardoso da Cunha, José Martins, António Neto Aranha, Empresa Timbre Seixalense e Soc. Pesca Maria Leonor, Lda. (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 39, 1942, p. 7,11).

Há ainda a referir que em 1967 existiu um naufrágio com uma embarcação registada no Barreiro. No entanto, não se sabe se a embarcação se salvou ou se se perdeu, ou se teve perdas humanas (Ministério da Marinha, 1970a, p. 97). É possível que este naufrágio, um pouco desconhecido, também esteja relacionado com uma catástrofe natural, uma vez que a 25 de novembro de 1967 abateu-se sobre a região de Lisboa uma tromba de água que fez transbordar o Tejo e os seus afluentes, e ceifou a vida a centenas de pessoas.

Dois anos depois, em 3 de novembro de 1969, uma embarcação de pesca construída em madeira tipo enviada, registada no porto de Portimão, que tinha como armador a firma Júdice Fialho & Companhia, foi abalroada por um navio patrulha São Roque na barra a caminho do Tejo, sofrendo sérios danos a meio navio e à proa. Após necessária reparação continuou a empregar-se na pesca (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 371, 1969, p. 52).

Em 1971, a embarcação tipo chata de nome “Deolinda” (antes teve o nome “Liberdade”), registo n.º LX-1-L¹⁸⁰, usada na pesca local artesanal, avaliada em mil escudos, com 4,09 m de comprimento, 1,58 m de boca, 0,51 m de pontal, 0,82 tonelagem bruta, tripulada por apenas um marítimo, propriedade de Mário Gomes Coelho, residente em Algés na Avenida da República, n.º 81, destruiu-se devido a um temporal, mas o registo de cancelamento só ocorreu em 20/03/1975 (CPL, Livro 1 de Registo de Embarcações Pesca Local [registo de propriedade], de 04/07/1945 a 19/01/1995 [registos extremos: LX-1-L e LX-306-L], fl. 1).

Os dados que acabamos de expor evidenciam que não obstante o rio Tejo aparentar ser inofensivo, quando comparado com mar aberto, ocorreram demasiados casos de sinistros que levaram à perda de vidas.

Se desde tempos remotos, quando ainda só havia os compromissos marítimos, os pescadores eram convictamente religiosos, porque não tinham a quem mais apelar para pedir por si e pelos seus, durante todo o Estado Novo, com melhores condições de segurança, os pescadores continuavam a ser muito religiosos, tal como as suas famílias (mulheres e filhos). Nesta altura dizia-se que era por convicção e fé que os pescadores eram religiosos. Num artigo publicado no Jornal do Pescador em meados de 1971 é referido: “é vulgaríssimo ver pescadores ao pisarem terra firme e antes de irem a casa, dirigirem-se à igreja mais próxima para agradecerem à Virgem Santíssima o terem regressado sãos e salvos após mais algumas horas, dias e até meses a viverem sobre as águas. Também não é invulgar, pelo contrário, ao visitar-se alguma terra da beira-mar, encontrarem-se entre aqueles que se integram nas procissões, homens vestidos com a característica indumentária de pescador, transportando andores, rezando alto, cumprindo promessas, tudo feito com um profundo sentido de religiosidade. O pescador é sincero e convictamente católico”. Convicção e fé que também mostravam as suas mulheres e crianças, quando oravam em frente à Imagem da Virgem na zona do Bom Sucesso e Belém (Jornal do Pescador, Ano XXXI, n.º 390, 1971, p. 37). Hoje parece não existir essa mesma devoção dentre a classe piscatória, como se observará no subcapítulo alusivo às comunidades piscatórias.

Para além dos naufrágios há a registar em terra um incêndio que deflagrou na casa abarracada em madeira do pescador José Mendes, de Alhandra. Não teve vítimas mortais, o que é positivo, mas a

¹⁸⁰ Foi o primeiro registo de embarcação de pesca realizado pela Capitania do Porto de Lisboa na sequência da obrigatoriedade introduzida pelo Decreto-lei n.º 34:532 de 25 de abril de 1945.

habitação ficou destruída bem como todos os haveres que estavam no seu interior. Este pescador era sócio n.º 5372 da Casa dos Pescadores de Lisboa, e recebeu da Junta Central um subsídio de 5.000\$00 para reconstrução da barraca e algumas roupas para uso urgente da família (Jornal do Pescador, Ano XXXII, n.º 376, 1970, p. 39). Importa notar que só teve direito a apoio porque era sócio da Casa dos Pescadores, ou seja, os pescadores que não contribuíam para a Casa dos Pescadores por norma não eram apoiados.

Para concluir, não podemos deixar de dar nota da importância da baía de Cascais no auxílio às embarcações que demandavam as águas da barra de Lisboa, uma vez que a sua proteção natural contra ventos de Norte e de Nordeste (Santos, 2013b) tornava-a o local de abrigo ideal aos “galeões e enviadas idas de Lisboa e de Paço de Arcos”, bem como às embarcações “das praias ribeirinhas da margem esquerda do Tejo” que laboravam dentro da linha entre o Cabo Espichel e o Cabo Raso, evitando desta forma muitos sinistros (Lemos, 1955, p. 9).



FIGURA 48 | Barco tipo saveiro tendo a bordo a arte do arrasto de vara, conhecido por “arrastão”, na Póvoa de Santa Iria.
Fonte: Costa & Franca, 1984c, figura 29.



FIGURA 49 | Motoras e saveiros atracados ao cais palafítico da Póvoa de Santa Iria.
Fonte: Costa & Franca, 1984c, figura 3.

III.1.15.8. Setor ostreícola da margem sul do Tejo

A situação do setor ostreícola da margem sul do Tejo, em 1936, era a seguinte: estavam concessionadas 33 explorações que ocupavam no total 7.630.725 m² (não eram concessionadas parcelas com mais de 25 ha, porque a legislação não o permitia), mas só oito delas produziam.¹⁸¹ Destas concessões, cinco foram autorizadas em 1924, uma em 1928, dez em 1933, oito em 1934, e sete em 1935. Significa isto que entre 1925 e 1936, período áureo da ostreicultura do Tejo, mais do que duplicou a área concessionada a privados.

Era no banco do Samouco que se localizavam a maior parte das concessões, dezoito no total, mas era da exploração de Maria Manuela no banco da Feitoria do Bacalhau e da exploração no banco da Palmeira que saíam as grandes quantidades direcionadas ao consumo interno, respetivamente, 472 milheiros e 158 milheiros, comercializados por 18.000\$00 e 6.312\$00.¹⁸²

A exploração ostreícola da ilha do Montijo, no banco do Pocinho, era a principal responsável pelos quantitativos extraídos para exportação para Casablanca, Inglaterra, França e Bélgica. No entanto, explorava-se a ostra na maior parte dos espraiaços da bacia de Aldeia Galega. Inglaterra continuava a ser, destacadamente, o principal destino. No ano de 1936 foram exploradas mais ostras nesta concessão do que no conjunto de todas as restantes concessões, incluindo as ostras extraídas para consumo e para exportação. Ora veja-se: dos 11.585 milheiros de ostras extraídos para exportação, 10.500 foram da ilha do Montijo. Para consumo interno foram extraídos só 710 milheiros (Ministério da Marinha, 1939, p. 348-349). Importa referir que era na ilha do Montijo que estavam as principais instalações ostreícolas, num total de duas casas (uma destinada ao guarda) e seis grandes depósitos que em tempos estiveram ao serviço da salicultura e que foram readaptados para a ostreicultura (Vilela, 1954b, p. 37).



FIGURA 50 | Companhia dum embarcação do tipo Varino de Água Cima ou Savara e respetivo rancho de mulheres apanhadoras de ostras nos espraiaços da bacia de Aldeia Galega / Montijo até à cala da Lançada, a desembarcar ostra viva para consumo humano (exportação) próximo do Estaleiro do Ti Eurico Bravo da Mata (c. 1940).

Cedida gentilmente pela AMO-TE Montijo - Associação Cultural, em 27/12/2019.

¹⁸¹ Os principais bancos ostreícolas eram: Jacob, Talhadouro, Lombo de Alhos vedros, Passadeira, Bardo, Samouco, Feitoria do Bacalhau, Palmeira, Pombal, Cabecinha, Pocinho e Fidalga.

¹⁸² Um milheiro são mil unidades, ou seja, mil ostras. Sobre a equivalência para quilogramas (Kg). Com base no trabalho de Vilela (1975), um milheiro corresponderia a 10³ ostras, ±120 Kg de ostras (incluía ostras pequenas, médias e grandes). Com base na primeira publicação das pescas pelo Instituto Nacional de Estatística, que utiliza outra fórmula, um milhar de ostras de 5 cm equivaleria a 25 Kg, de 6 cm equivaleria a 35 Kg, e de 7 cm equivaleria a 47 Kg (INE, 1971, p. VIII).

A produção manteve-se crescente até 1938, ano em que estiveram a funcionar 37 concessões com um total de 368,5 ha, tendo decaído a partir desse momento para níveis baixos, e em alguns anos nem sequer existiu produção.

Em 1 de janeiro de 1939 estavam registadas 25 concessões com um total de 593,64 ha, mas destas só cinco davam produção, com uma área total de 110,8 ha. Ou seja, havia 482,84 ha concessionados para a atividade da ostreicultura que não davam produção. Para além disso, durante o ano caducaram 16 concessões, e em 31 de dezembro de 1939 já só existiam nove concessões ativas, com a área total de 205,17 ha. Um ano depois já só havia duas concessões a dar produção, com um total de 50 ha. Além destas, existiam mais nove concessões, com área total de 150 ha, que não davam produção, das quais sete caducaram durante o ano. Em 31 de dezembro de 1940 já só existiam quatro concessões ativas, com a área total de 100 ha, e em 1941 não houve qualquer movimento, nem para consumo nem para exportação, o que mostra de forma evidente o estado de falência em que se encontrava a ostreicultura no Tejo, com a agravante desta ser, por esta altura, a cultura ostreira mais importante a nível nacional (Ministério da Marinha, 1940b, p. 49; 1941, p. 50; 1942, p. 55; Girão, 1960, p. 347).

Os maiores bancos naturais de ostras eram os dos estuários do Tejo e do Sado e da ria Formosa (na altura designada ria de Faro), e não obstante o estado de desgraça em que se encontrava o banco do estuário do Tejo, como se mostra a seguir, os demais ainda não tinham atingido o protagonismo que mais tarde iriam conseguir. No Sado, as sete concessões autorizadas, com uma área total de 175 ha, não deram produção na década de 40, e na ria Formosa só há registo de extração para exportação no ano de 1947, em duas concessões com uma área total de 4 ha, o que representa uma produção residual face ao total nacional (dos 4.379 milheiros de ostras exportados no ano de 1947, 4.242 foram extraídos no Tejo e só 137 na ria Formosa) (Ministério da Marinha, 1941, p. 50; 1949b, p. 37).

Para além de quase não existir produção nos bancos do estuário do Sado e da ria Formosa durante a década de 40, o início da década de 50 regista muitas intermitências na produção¹⁸³, algo que só muda após 1955, quando aumenta exponencialmente o número de concessões e a área concedida no estuário do Sado, e, conseqüentemente, a quantidade de ostras aí extraídas para exportação. Neste ano também aumentou a área de produção na ria Formosa (Ministério da Marinha, 1957e, p. 46).

Em outubro de 1950, estavam identificadas em Portugal seis espécies de ostras: ostra coclear (*Ostrea cochlear*), ostra anã (*Ostrea stentina*), ostra plana (*Ostrea edulis*), ostra portuguesa (*Crassostrea angulata*), ostra americana (*Crassostrea virginica*) e ostra canadensis (*Ostrea canadensis*), sendo que a última é sinónimo da penúltima. Somente a ostra portuguesa, a ostra plana e a ostra americana eram consideradas comercialmente aproveitáveis (Valle, 1950, p. 16-17, 23). A classificação “ostra portuguesa” não se aplica apenas às ostras importadas de Portugal, era antes de mais uma marca distintiva de qualidade que em França terá sido originada a partir de um naufrágio de um barco português com incrustações de ostra que depois largamente proliferaram, tendo as ostras resultantes mantido a designação e beneficiado de grande procura e interesse (AAVV., 1966, p. 143).

Os terrenos entre o Pontal de Cacilhas e até em frente a Vila Franca, na margem sul, na sua maior parte eram ricos em bancos naturais de ostras, e muitos deles eram propícios para a cultura ostreícola. Valle (1950, p. 16-17, 23) identificou e delimitou geograficamente nesta extensa zona, com o rigor possível, 51 bancos naturais de ostras, sendo na região do Samouco que estava localizada a maior ostreira do Tejo, formada pelos bancos da coroa do Lanço Novo, da Coroa das Coroas e a Boca do Samouco. No Seixal havia 12 bancos de ostras, a saber: Negras, Trindade, D. Maria, Seixal, Cabo da Marinha, Barroca, Talaminho, Parcel de Corroios, Torre, Passagem, Capitão e Galrão. No Barreiro eram cinco os bancos de ostras e as zonas de pequenas coroas. Havia ainda grandes coroas em frente a Alcochete, onde também estava localizada a ostreira de maio, e desde o rio das Enguias até Samora Correia havia pequenas coroas dispersas. Na Trafaria, onde já tinha existido um importante banco de ostras, provavelmente da espécie (*Ostrea edulis*), só restavam vestígios da sua existência.

Em 1956, o número de concessões e a área concedida no estuário do Sado cresceram de forma agigantada, de tal forma que o Sado se transformou, pela primeira vez, em líder destacado na produção nacional de ostras para exportação, e, com altos e baixos, nunca mais deixou o pódio. Só neste ano estiveram aqui em funcionamento 54 concessões fazendo uso de uma área total de 1.148 ha, e foram exportados 30.826,5 milheiros de ostras pelo valor de 1.604,5 contos (Ministério da Marinha, 1958a, p. 46).

¹⁸³ Até 1953 a ria Formosa só dispôs de uma concessão ativa com dois hectares (ha), mas era produtiva. Em 1951 extraiu 229 milheiros para conservas que foram comercializados por 9,2 contos, e em 1953 extraiu 227 milheiros para a indústria pelo valor de 26,5 contos (Ministério da Marinha, 1957a, p. 44; 1957c, p. 47).

Entre 1938/69, a área média das concessões ostréícolas no Tejo oscilou entre os 20 e os 25 hectares, à exceção do ano de 1938, que foi apenas de 10 hectares, e do ano de 1967, que foi apenas de 15 hectares. Na maior parte dos anos foi mesmo de 25 hectares.

Os gráficos seguintes, sobre o número de concessões e a área total concedida, e a quantidade de ostras extraídas (para consumo e exportação) e o valor de venda, de dez em dez anos, entre 1938 e 1968, em Aveiro, Barreiro, Setúbal e Algarve, ilustram de forma evidente a explosão sadina na produção de ostras no ano de 1958, que já tinha começado em 1956, enquanto no Tejo, na mesma altura, e mantendo o número de concessões, a produção regredia.¹⁸⁴ Mostram, a um outro nível, a evolução positiva da extração de ostras no Algarve, a partir da década de 50, e o aparecimento do estuário do Vouga entre os líderes nacionais de extração de ostras, na década de 60.

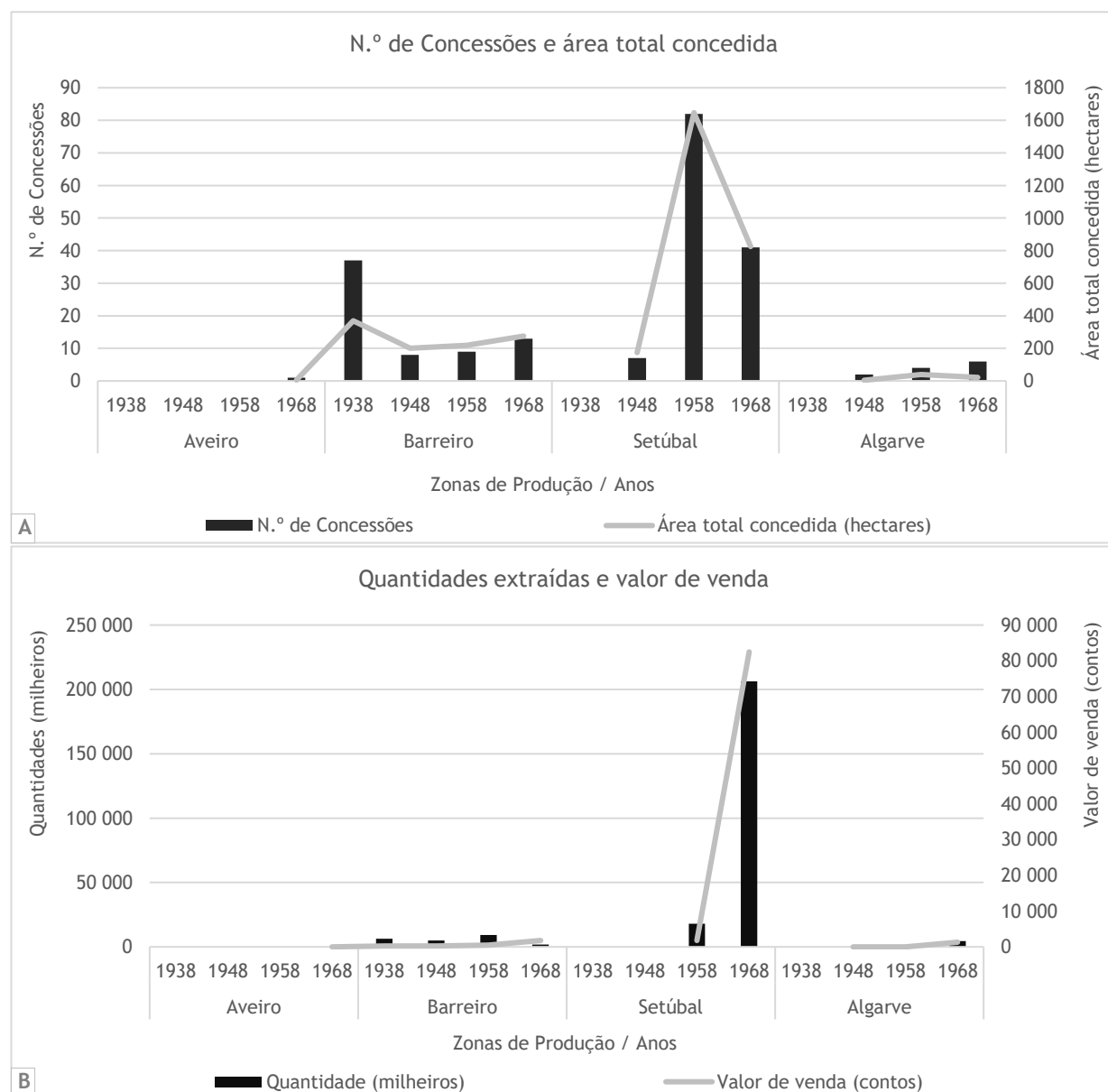


GRÁFICO 81 | Número de concessões e respetiva área concedida (hectares), quantidades extraídas (milheiros) e respetivos valores de venda (contos), em 1938, 1948, 1958 e 1968, nas áreas de produção de Aveiro, Barreiro, Setúbal e Algarve.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 49; 1950, p. 38; 1959, p. 46; 1970b, p. 88.

Notas. Nos gráficos foram considerados os estabelecimentos temporários e os definitivos. Na década de 60, consideram-se cinco zonas de produção dentro da área do Algarve: os estabelecimentos temporários de Lagos, Portimão e de Vila Real de Santo António, e os estabelecimentos definitivos de Faro e Tavira, Aveiro - Ria de Aveiro, Barreiro - estuário do Tejo e Setúbal - estuário do Sado. No Apêndice I.100., tabela B, constam os dados originais.

¹⁸⁴ Samuel da Silva era, nesta altura (1954), o proprietário da Ilha do Montijo, e mantinha a funcionar as instalações ostréícolas (Vilela, 1954b, p. 37).

Assim se manteve a produção durante a década de 1960 - o Sado destacadíssimo na produção nacional de ostras para exportação, a seguir o Tejo numa trajetória de decadência, e por fim a ria Formosa com uma produção residual. A ria de Aveiro aparece pela primeira vez entre as grandes zonas geográficas produtoras de ostras (Ministério da Marinha, 1961, p. 53). No final da década de 60, a produção de ostras ao sul dividia-se entre Portimão e a ria Formosa, ainda que para as contas nacionais continuasse a ser muito importante a extração nos estabelecimentos definitivos de Faro e nos estabelecimentos provisórios de Vila Real de Santo António, que assumiam cada vez maior preponderância. Em 1968, por exemplo, nos estabelecimentos provisórios de Vila Real foram extraídos 2.769 milheiros de ostras, que foram comercializados por 84.398 contos, portanto, mais do dobro de toda a produção Algarvia (em Faro foram extraídos mil milheiros de ostras, e em Portimão 692 milheiros, que foram comercializados por 161 contos e 242 contos, respetivamente) (Ministério da Marinha, 1970b, p. 88). Na Figueira da Foz, até ao final da década de 60, não existiu produção para consumo interno ou exportação (Ministério da Marinha, 1971, p. 86).

A maior parte da produção do estuário do Tejo era para exportação, em especial com destino ao reparque nos países importadores, por dois motivos: primeiro, porque era economicamente mais vantajoso, segundo, devido aos efeitos da Portaria de 12 de junho de 1939 do Ministério da Marinha, publicada no Diário do Governo, 2.^a Série, do dia 14 de junho seguinte, que considerou insalubres todas as concessões ostreícolas existentes nos esteiros do rio Tejo (e Sado) e determinou a suspensão da sua exploração quanto ao fornecimento direto para consumo, e os concessionários só podiam fazer a exploração para exportação (Ministério da Marinha, 1949b, p. 37; Vilela, 1954b, p. 38; AAVV., 1966, p. 143). Esta interdição, que não foi aplicada à produção da Ria Formosa, pela melhor qualidade da água, tornou praticamente impeditivo o consumo de ostras do Tejo, pelo menos na forma legal, já que era um molusco abundante e acessível às populações ribeirinhas e por isso era muitas vezes capturado ilegalmente, da mesma forma, mas sem a escala do que hoje ocorre com a apanha ilegal de amêijoas no Tejo.

As ostras para exportação tinham de seguir os preceitos de controlo de qualidade e segurança previstos nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do Regulamento de Salubridade da Indústria Ostreícola, aprovado pelo Decreto n.º 19:242 de 15 de janeiro de 1931. A sua exportação só era possível porque foi publicado um outro diploma que suspendeu temporariamente, até existirem parques de depuração em Portugal, o artigo 15.º do Decreto n.º 19:242 de 15 de janeiro de 1931, permitindo desta forma a exportação de ostras para reparcagem (Decreto-Lei n.º 29:722 de 27 de junho de 1939, p. 661; Thomaz, 1971, p. 55-59; Costa & Franca, 1984a, p. 69).

Na sequência de um artigo intitulado “Problema Ostreícola”, de 1946, o Almirante Américo Thomaz apercebeu-se da situação degradante a que tinha sido votada a ostreicultura resultado da poluição extrema no estuário, e para promover a salubridade das ostras destinadas ao mercado interno tomou algumas disposições apropriadas, que são explicadas no seu Despacho n.º 110 de 18 de agosto de 1951 (Thomaz, 1971, p. 55-59), e que culminam com a criação do Posto de Depuração de Ostras do Tejo (PDOT) pela Portaria n.º 13:677 de 15 de setembro de 1951 (artigo 1.º), e respetiva regulamentação pelo Despacho n.º 69 de 24 de março de 1953. Esta Portaria previa no artigo 2.º que para o estudo e execução do empreendimento seria constituída uma comissão técnica nomeada pelo Ministro da Marinha por proposta do Delegado do Governo junto dos Organismos Corporativos da Pesca, o Sr. Comandante Henrique dos Santos Tenreiro. Em novembro de 1951, no seu gabinete de trabalho, o Delegado do Governo conferiu posse à referida comissão presidida pelo Sr. 1.º Tenente Alberto Alves Lopes, tendo como vogais os Srs. Drs. Herculano Zacarias Vilela, Dr. José Mouzinho de Figueiredo e 1.º Tenente de Administração Naval Renato Sequeira de Brito. Notar que no III Congresso Nacional de Pesca, realizado no Instituto Superior Técnico, entre 11 e 18 de dezembro de 1950, esta questão tinha sido trabalhada e o Governo tinha-se comprometido com uma solução, pelo que esta Portaria do Sr. Ministro da Marinha também visou dar execução a esse voto formulado no Congresso.

Este processo teve maior evolução depois de terem sido desbloqueadas as burocracias que impossibilitavam a sua confirmação/ativação, pelo Decreto-Lei n.º 39159 de 11 de abril de 1953 (confere personalidade jurídica ao PDOT, criado pela Portaria n.º 13:677), e culminou com a inauguração desta infraestrutura em 7 de fevereiro de 1954, um edifício construído para o efeito na margem esquerda do rio Tejo, junto à praia do Rosário (Moita), que entrou em funcionamento em 16 de agosto de 1954. Este posto depurador foi construído com recurso às mais evoluídas técnicas, beneficiando muito do conhecimento e experiência da comissão técnica, e dos ensinamentos técnicos recebidos por especialistas portugueses nas estações de depuração de Brightlingensee (Inglaterra) e de Arcachou (França). Foi projetado para movimentar um volume diário de cinco toneladas de ostras (712.800 ostras por mês), e com capacidade de aumentar a produção no futuro (Jornal do Pescador, Ano XV, n.º 182, 1954, p. 11-15; Ano XVII, n.º 201, 1955, p. 29-30; AAVV., 1957a, p. 73; AAVV., 1966, p. 143-146). Foi aqui que “sem perda do seu celebrado sabor, sem prejuízo das suas propriedades

organolépticas, nem das suas qualidades que exaltam o seu valor alimentar, as ostras portuguesas receberão a indispensável inocuidade” (Vilela, 1954a, p. 14).

Importar salientar que este investimento só foi possível devido ao primeiro plano de fomento para as pescas marítimas nacionais, aprovado pelo Despacho n.º 181 de 18 de dezembro de 1951, do Ministério da Marinha, já referido, que concebeu financiamento através do fundo de renovação e apetrechamento para dinamizar a exploração das ostras e de outros bivalves: 300 contos para reconhecimentos e estudos, 1200 contos para parques para ostras e berbigões, e 2000 contos para postos de depuração, num total de 3.500 contos (AAVV., 1953, p. 18).¹⁸⁵ Após a obra concluída contaram-se 2.500 contos gastos em instalações e estudos, e para além do empréstimo contraído diretamente do Fundo de Renovação e Petrechamento da Indústria da Pesca, o projeto teve apoio financeiro dado pelo Ministério da Economia (Jornal do Pescador, Ano XV, n.º 182, 1954, p. 11-15).

Apesar deste plano prever e ter cabimento orçamental para a constituição de postos de depuração de ostras no Tejo, no Sado e no Algarve, e a constituição de parques de engorda e afinação de ostras no Tejo e de berbigões na Ria de Aveiro, só avançou efetivamente a construção e instalação de parques de higienização para as ostras do Tejo (o posto de depuração de ostras no Tejo) (AAVV., 1953, p. 16-17). Ou seja, aprovou-se financiamento que nunca foi concedido, o que é justificado por se ter verificado a posteriori que não havia previsão de consumo para tanta produção (caso entrassem em produção os três centros de depuração), pelo motivo criativo, e cita-se, da desabitucação da população ao consumo destes moluscos por ter estado impedida de os consumir durante muito tempo (AAVV., 1957a, p. 73). A administração invoca esse motivo para entre 16 de agosto de 1954 e 15 de maio de 1955 apenas terem sido depuradas 191.500 ostras, em média cerca de 21 mil ostras por mês, muito abaixo das capacidades de depuração fixadas em 712.800 ostras por mês (Jornal do Pescador, Ano XVII, n.º 201, 1955, p. 29-30). Mas, como já referimos, para os concessionários era decisivo o facto de ser mais vantajoso a exportação do que a produção para o mercado interno.

Nesta linha de aproveitamento racional das fontes de riqueza, foi criada a criada a Comissão Permanente de Malacologia, pelo Decreto-Lei n.º 39644 de 11 de maio de 1954, um órgão de estudo, consulta e orientação dos assuntos relacionados com a exploração e salubridade de moluscos testáceos marinhos, que na organização corporativa foi integrada na Direção-Geral da Marinha, e, simultaneamente, foi decretada a obrigatoriedade de depuração das ostras provenientes dos bancos do Tejo e do Sado, e de outros considerados insalubres, neste posto de depuração ou em outros que viessem a ser construídos. Esta lei previa ainda a obrigatoriedade de os concessionários criarem postos de captação de larvas e de afinação de adultos (Decreto-Lei n.º 39644 de 11 de maio de 1954, p. 525-526; AAVV., 1957a, p. 74; Vilela, 1975, p. 43; AAVV., 1966, p. 145). A assistência técnica aos ostreicultores, entalhada no Decreto-Lei n.º 39644, era fundamental para o desenvolvimento da atividade (Vilela, 1954a, p. 9).

A obrigatoriedade de depuração das ostras provenientes de bancos insalubres¹⁸⁶, determinada pelo Decreto-Lei n.º 39.644 de 11 de maio de 1954, sugeria o fim da proibição da apanha de ostras em quaisquer bancos por motivo de salubridade. O que se poderia revelar altamente insustentável. Mas não foi isso que aconteceu. Existiu o cuidado, a título experimental e provisório, de proibir a colheita de ostras nos bancos naturais no período entre 15 de maio e 15 de agosto (art.º 5.º).

Importa referir que, nos termos do Decreto-Lei n.º 39.644 de 11 de maio de 1954, todos os moluscos depurados no PDOT eram acondicionados em embalagens que após seladas eram etiquetadas, sendo este selo o certificado de salubridade e servia de garantia aos consumidores quanto à qualidade e segurança alimentar do produto.

A estas medidas outras se seguiram, e nos anos seguintes a atividade ostreícola conheceu uma época áurea, sem comparação com os anos precedentes. Como advoga Vilela (1975), entre 1938/55 foi a fase de incremento, e entre 1956/69 foi a fase de maior incremento, seguindo-se a fase de declínio na década de 1970, como veremos a seguir. Na fase de maior incremento, que aconteceu nas décadas de 50 e 60, as principais ostreiras no estuário do Tejo localizavam-se na margem sul, entre Alcochete e a Baía do Seixal, como se observa no mapa da página seguinte (Vilela, 1954a, p. 29). Segundo Salgado (2013, p. 35), na margem norte também existiam algumas ostreiras, poucas, entre Vila Franca de Xira e Olivais.

¹⁸⁵ Como consta do texto deste Despacho, as propostas para o plano de fomento desta indústria foram apresentadas pelo Gabinete de Estudos das Pescas, e tinham como objetivo: “o reconhecimento dos recursos naturais existentes, a mobilização imediata dos actualmente disponíveis e o estudo das possibilidades práticas do estabelecimento da conchicultura” (AAVV., 1953, p. 18).

¹⁸⁶ Por depuração entendia-se a libertação dos germes patogénicos das ostras, tornando-as bacteriologicamente salubres.

Assim, a partir de 1954 voltaram a ser extraídas ostras para consumo no estuário do Tejo, dinâmica que terminou no ano de 1960, como se verifica no gráfico seguinte. Todavia, a produção era diminuta, nunca excedendo os 300 milheiros por ano, com uma agravante: quando aumentava a produção, baixava o seu valor comercial. São exemplo disso os anos de 1954, 1955 e 1958, em que foram, respetivamente, extraídos 89, 299 e 177 milheiros, e comercializados no mercado interno por 26,8, 9,7 e 14,2 contos (Ministério da Marinha, 1957d, p. 47; 1957e, p. 46; 1959, p. 46).

A partir de 1961 só foram extraídas ostras para consumo no estuário do Sado, e nos restantes bancos de ostras, inclusive no estuário do Tejo, a extração foi feita exclusivamente para venda no mercado externo (exportação) (Ministério da Marinha, 1962, p. 57). É em 1961 que é fundada a “Expor - Sociedade de Exploração de Ostras Portuguesas”, com sede e estabelecimento de expedição na vila do Seixal (Arquivo Municipal do Seixal. Maço sem numeração, *apud* Nabais, 1982a, p. 96).

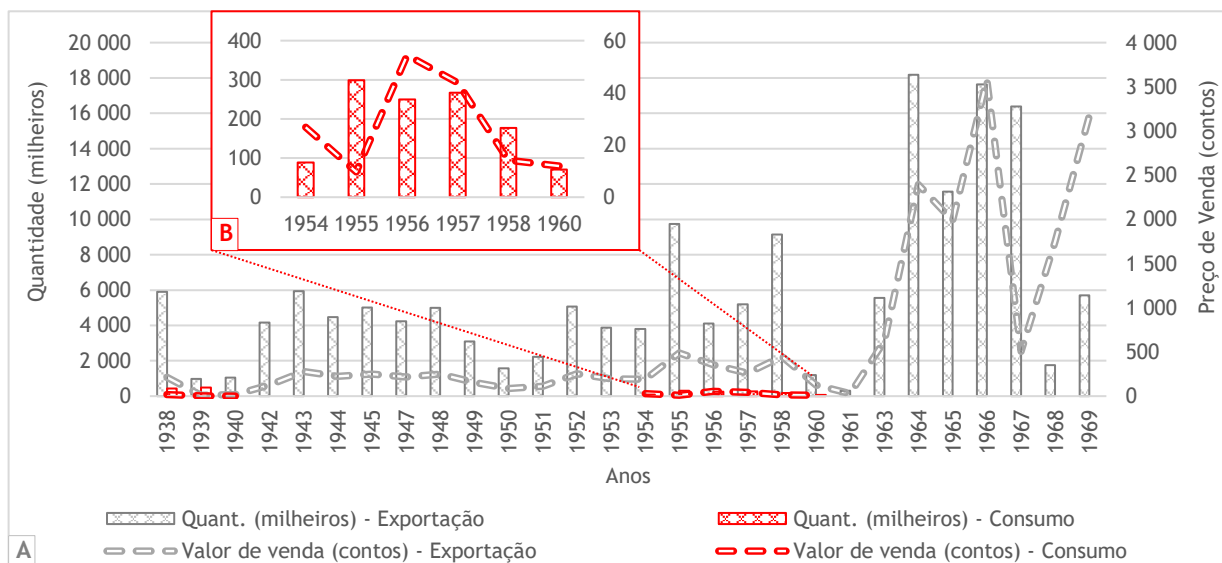


GRÁFICO 82 | A) Ostras extraídas no Tejo para exportação e para consumo e respetivo preço de venda, por anos, entre 1938 e 1969; B) Destaque das ostras extraídas para consumo interno e preço de venda, por anos, entre 1954 e 1960.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 49; 1940b, p. 49; 1941, p. 50; 1942, p. 55; 1943, p. 59; 1944, p. 59; 1945, p. 59; 1947, p. 63; 1949a, p. 37; 1949b, p. 37; 1950, p. 38; 1951, p. 38; 1955, p. 40; 1957a, p. 44; 1957b, p. 44; 1957c, p. 47; 1957d, p. 47; 1957e, p. 46; 1958a, p. 46; 1958b, p. 46; 1959, p. 46; 1960, p. 48; 1961, p. 53; 1962, p. 57; 1963, p. 55; 1964, p. 55; 1966b, p. 86; 1967, p. 88; 1968, p. 82; 1970a, p. 84; 1970b, p. 88; 1971, p. 86.

Notas. Só considerámos os estabelecimentos definitivos. Não existem dados da produção ostreícola do Tejo nos anos de 1941, 1946, 1959 e 1962. No gráfico b), em que colocamos em evidência as ostras extraídas no Tejo para consumo interno, entre 1954 e 1960, no eixo da esquerda estão as quantidades extraídas (em milheiros) e no eixo da direita o valor de venda (em contos). Os dados de base completos constam na tabela A do Apêndice I.100. No caso das vendas consta ainda a conversão dos valores de base em “Escudos” para euros, feita de acordo com a metodologia que consta do Apêndice I.

Importa notar que quando o estabelecimento oficial de depuração de ostras do Tejo entrou em produção (1954) já existia mortandade nas colónias de ostras existentes no Tejo, ou, se quisermos, a taxa de sobrevivência das larvas era menor, devido à poluição da água por efluentes urbanos e industriais altamente nocivos para a vida marinha, mas também devido a falhas no controlo da exploração, especialmente devido à sobre-exploração. No entanto, nada comparado com o que iria suceder no final da década de 1960.

Três anos depois de entrar em produção o Posto de Depuração de Ostras do Tejo, cujo mapa da sua localização (e das ostreiras) consta a seguir, voltaram a ser alteradas as regras de venda de moluscos, tanto no mercado interno como no mercado externo (exportação). Tentava-se flexibilizar sem perder de vista as necessárias condições em termos de saúde pública. No caso das ostras passou a aceitar-se que pudessem entrar no circuito comercial para consumo interno mesmo quando não proviessem de bancos ou de outras fontes produtoras e de depósitos considerados salubres, desde que tivessem sido depuradas no Posto de Depuração de Ostras do Tejo, único estabelecimento oficial de depuração, e dispusessem da respetiva certificação (todas as embalagens tinham de possuir uma etiqueta comprovativa da sua depuração) (Portaria n.º 16121 de 2 de janeiro de 1957). Era a condição de base para entrarem no circuito comercial com vista ao mercado interno, e era razoável.

O maior incremento registado após 1955 levou à necessidade de reestruturação do quadro legal da atividade, e daí resultou o Regulamento da Indústria Ostreícola aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47325 de 21 de novembro de 1966, que foi promulgado pelo Decreto n.º 47326, do mesmo dia. Esta alteração legislativa juntou num único documento as disposições sobre a exploração ostreícola que estavam dispersas em vários diplomas, e revogou a Portaria de 12 de junho de 1939, que considerava insalubres as ostras do Tejo e do Sado, levantando assim a restrição ao consumo de ostras.

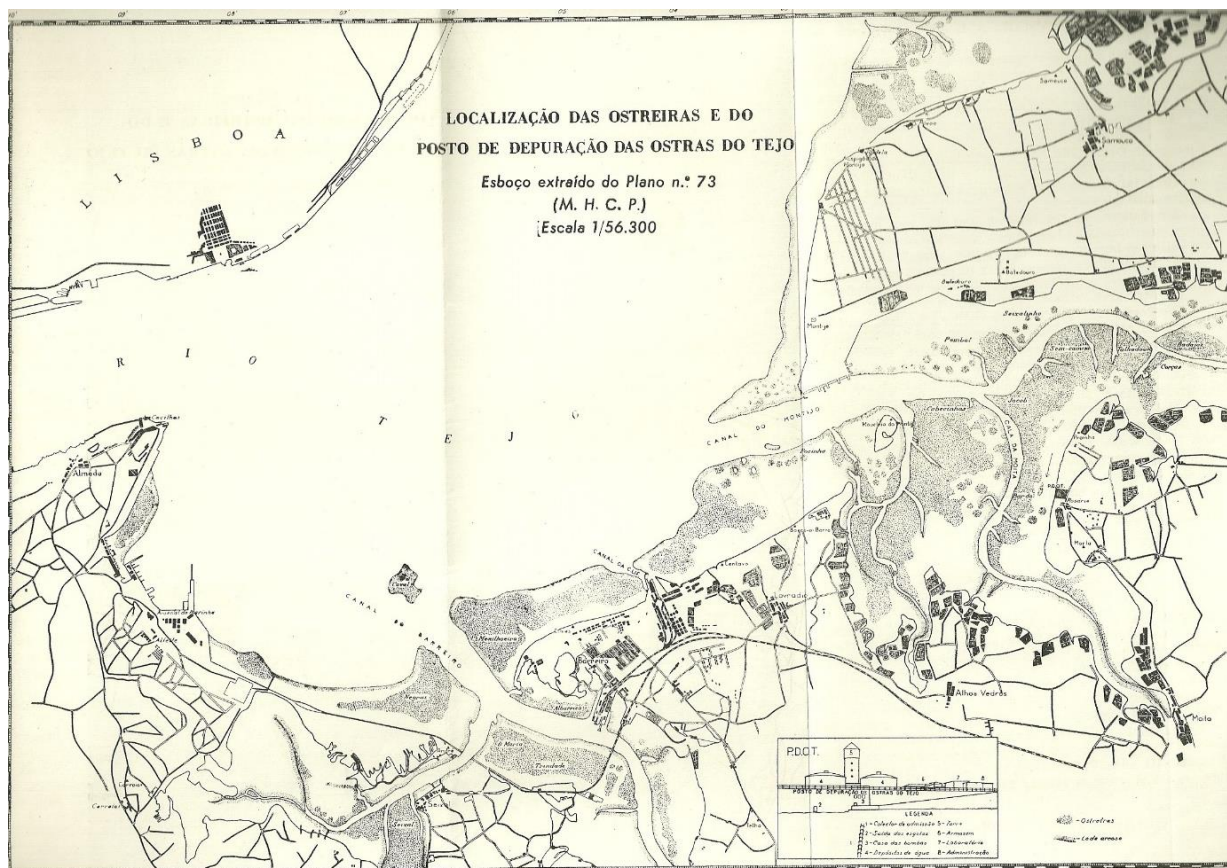


FIGURA 51 | Mapa de localização das ostras e do Posto de Depuração das ostras do Tejo.

Fonte: Vilela, 1954a, p. 29.

O Regulamento da Indústria Ostreícola, aprovado pelo Decreto n.º 47326 de 21 de novembro de 1966, tinha vários objetivos, entre os quais se destacam “promover uma exploração regular e rentável, tão intensa quanto possível”, “garantir ao consumidor a perfeita inocuidade do alimento que as ostras lhe podem proporcionar”, “impor uma fiscalização efetiva e eficiente da atividade” e “determinar normas para a apanha e a comercialização das ostras que permitam condicionar, fixar contingentes de apanha ou proibir temporariamente a exportação de ostras”. O legislador entendeu continuar a permitir o acesso livre durante todo o ano à apanha de ostras nos bancos naturais considerados salubres e reservados ao consumo público, desde que seja para a sua alimentação (artigo 16.º).

No ano seguinte à promulgação deste Regulamento, o Sr. Ministro da Marinha aprovou a Portaria a determinar que o tamanho mínimo das ostras para efeitos de apanha era de 50 mm, medidos sobre a valva plana desde o vértice até ao ponto oposto mais afastado do bordo posterior da valva convexa, admitindo uma tolerância de 20% de ostras mais pequenas desde que não tivessem menos de 45 mm e desde que o peso do milheiro fosse inferior a 30 Kg, regras que se aplicavam tanto às ostras provenientes de bancos naturais como de estabelecimentos ostreícolas. No mesmo ano, a exploração de amêijoas foi sujeita ao pagamento de uma taxa no valor de \$30 por quilo, a pagar pelo exportador, a reverter para o Posto de Depuração de Ostras do Tejo, justificada pela necessidade de custear o desenvolvimento de estudos e experiências para desenvolver a sua produção (Decreto-Lei n.º 47 591 de 17 de março de 1967, p. 287).

O bom desempenho da produção da ostra portuguesa entre 1955/67 não teve sequência na década de 1970, verificando-se a “total falência a partir de 1974” (Leal, 1984a, p. 274), o que é

subscrito por Vilela (1975, p. 43). Ruano (2017, p. 32), no seu estudo, remete para o final da década de 1970 o fim da produção ostreícola no Tejo.

Este evoluir drástico explica-se pelo adensar da poluição da água no estuário nas décadas de 60 e 70, depois da intensificação da instalação industrial na margem norte, no corredor Vila Franca de Xira - Sacavém, e sobretudo depois da instalação da indústria pesada nacional na margem sul, fomentada pela Lei nº 2005 de 1945, promulgada por Salazar (Lima, 1982; Reis, 1987; Rodrigues & Lima, 1987; Ruano, 2017, p. 32). As fontes de poluição eram imensas, desde fábricas de moagem, de produção e refinação de azeite, de fermentos e leveduras, de têxteis, de sabões, de ácidos gordos artificiais e detergentes, até unidades industriais químicas, de ferro e aço, uma refinaria de petróleo e um estaleiro naval, entre outras, todas listadas com detalhe por Vilela (1975, p. 196-200). O estuário efetivamente funcionou “como uma gigantesca ETAR”, como advoga Ruano (2017, p. 32). E isso teve consequências socioeconómicas drásticas, resultantes da perda de qualidade e mortalidade da ostra portuguesa, e, consequentemente, do seu desaparecimento em meados da década de 1970 (Bebiano, 1998, p. 231). Toda a fauna e flora foram afetadas, e no caso das ostras o aspeto mais visível desta tragédia são as conchas vazias que ainda hoje cobrem os antigos bancos do estuário em prejuízo dos pescadores (as conchas ficam presas nas redes, danificando-as).

Como se observa nos gráficos seguintes, na década de 1960 a extração de ostras começou de forma auspiciosa, mas terminou em declínio devido à grande mortandade registada no fim de 1967 e princípio de 1968, com origem na poluição da água (Vilela, 1975, p. 43; Leal, 1984a, p. 274). Para isto terá contribuído o acidente na CUF do Barreiro que em 26 de agosto de 1966 descarregou 700 toneladas de ácido sulfúrico para o estuário do rio Tejo (Soares, 2012).

As ostras começaram a sofrer lesões nas brânquias provocadas por uma bactéria, um órgão fundamental para este animal filtrador, e isso provocou uma elevada mortalidade nos bancos de ostras (Costa, 1999, p. 76). Ficou conhecida como a “doença das brânquias” (Vilela, 1975, p. 43). No início da década de 1970 a situação agravou-se devido a uma outra doença que provocou o excessivo espessamento das conchas das ostras e levou a uma excessiva desproporção do peso das conchas em relação ao tamanho do corpo dos animais, inviabilizando a sua comercialização, e nas fêmeas resultou no crescimento de um pénis que as transformou em machos, condicionando a sua reprodução (Bebiano, 1998, p. 230; Costa, 1999, p. 76).

Desde 1968, inclusive, que se registou um decréscimo abrupto na produção de ostra portuguesa no estuário do Tejo, sendo que no mesmo período aumentou bastante o número de concessões e a área concedida para estabelecimentos ostreícolas.¹⁸⁷ Ou seja, afetar mais área à produção ostreícola deixou de significar maior rentabilidade. Era o fim da ostreicultura e da ostra portuguesa no estuário do Tejo, uma espécie selvagem que até com a mão se apanhava, em que cada uma tinha uma forma e um tamanho diferente, e em que muitas vezes estavam coladas umas nas outras (o que implicava perdas na separação) - seguramente a espécie que mais abundou durante décadas no estuário do Tejo. A tendência registada no mercado interno (consumo), já referida anteriormente, verificava-se também no mercado externo (exportação), ou seja, ao baixar a produção, em 1968, aumentou o valor de comercialização. A França, que era o principal parceiro comercial, reorientou o seu comércio de importação de ostras para outros países, nomeadamente o Japão (Vilela, 1975, p. 43).

O problema não foi a instalação da indústria pesada *per si*, que criou um número importante de postos de trabalho, mas sim o facto dessa indústria ter introduzido na sua laboração poluentes muito tóxicos que afetaram o meio marinho, especialmente os estaleiros navais da Lisnave. É disso exemplo a substituição das tintas antivegetativas à base de mercúrio ou de cobre pelas tintas antivegetativas que utilizavam tributestanho (TBT) como biocida, que na década de 70 passaram a ser utilizadas na “maioria dos cascos das embarcações de recreio, mercantes e militares” e em instalações aquícolas e nos “aparelhos de pesca (covas) para a apanha da lagosta”, com o objetivo de “evitar a corrosão e a

¹⁸⁷ O Dr. António Antunes Dias, em entrevista recente ao Jornal Notícias do Mar Online, referiu que em outubro de 1966, quando iniciou a sua carreira profissional no Instituto de Biologia Marítima, foram apresentados 123 requerimentos para instalação de estabelecimentos ostreícolas (concessões e depósitos) no estuário do Tejo, com uma área total de 2.237 ha. Diz ainda que se a essa área acrescentarmos “400 ha (que era a área do chamado Banco de Reserva ou de Sustentabilidade onde a apanha de ostras era interdita), atingimos o valor de 2.637 ha, que traduz bem a vasta extensão da superfície ostreícola mais significativa do estuário.” Na mesma entrevista também refere que as ostras eram exportadas maioritariamente para França, e que o contingente de apanha da ostra para 1969/70, atribuído pela Comissão de Vistoria, foi de 6.882 ton, o que atingiria um valor aproximado de 70.500 contos a preços de venda da época (Salgado, 2013, p. 35). Esses dados não coincidem com os que nós apresentamos retirados das “Estatística das Pescas”, primeiro, porque contabiliza todos os estabelecimentos, o que se traduz numa área concedida bastante maior, segundo, a Comissão de Vistorias tinha uma vocação técnica, só intervinha por ordem da autoridade marítima local, naturalmente, após o requerente ter apresentado um pedido de autorização para instalar um ou mais estabelecimentos ostreícolas. Daí se justifique as discrepâncias entre o que foi o contingente, e o valor efetivamente extraído e vendido de ostras, neste período, refletido nas “Estatísticas das Pescas” do Ministério da Marinha.

fixação de organismos marinhos” (Bebiano, 1998, p. 230). Foram estas soluções antivegetativas que provocaram as alterações sexuais nos gasterópodes marinhos e as interferências no processo de calcificação das conchas das ostras, o que contribuiu de forma decisiva para o seu progressivo desaparecimento (Bebiano, 1998, p. 230; Costa, 1999, p. 76; Medeiros, 2006, p. 170; Batista, 2007). O mesmo se pode dizer em relação ao uso na atividade agrícola de compostos à base de Lindano e de DDT, tão nefastos como os compostos usados nas tintas antivegetativas, e que chegavam ao ambiente marinho (Ruano, 2017, p. 32). A ação das substâncias poluentes nos bancos naturais ou nas culturas, que pode resultar no espessamento da concha com efeitos devastadores, foi explicada por João Coimbra e Jorge Machado numa comunicação no colóquio subordinado ao tema da “Conservação dos Recursos Vivos Marinhos”, realizado entre 25 e 27 de setembro de 1989 no Auditório do Instituto Nacional de Investigação das Pescas, da qual foi publicado o resumo (Coimbra & Machado, 1992, p. 501-502).

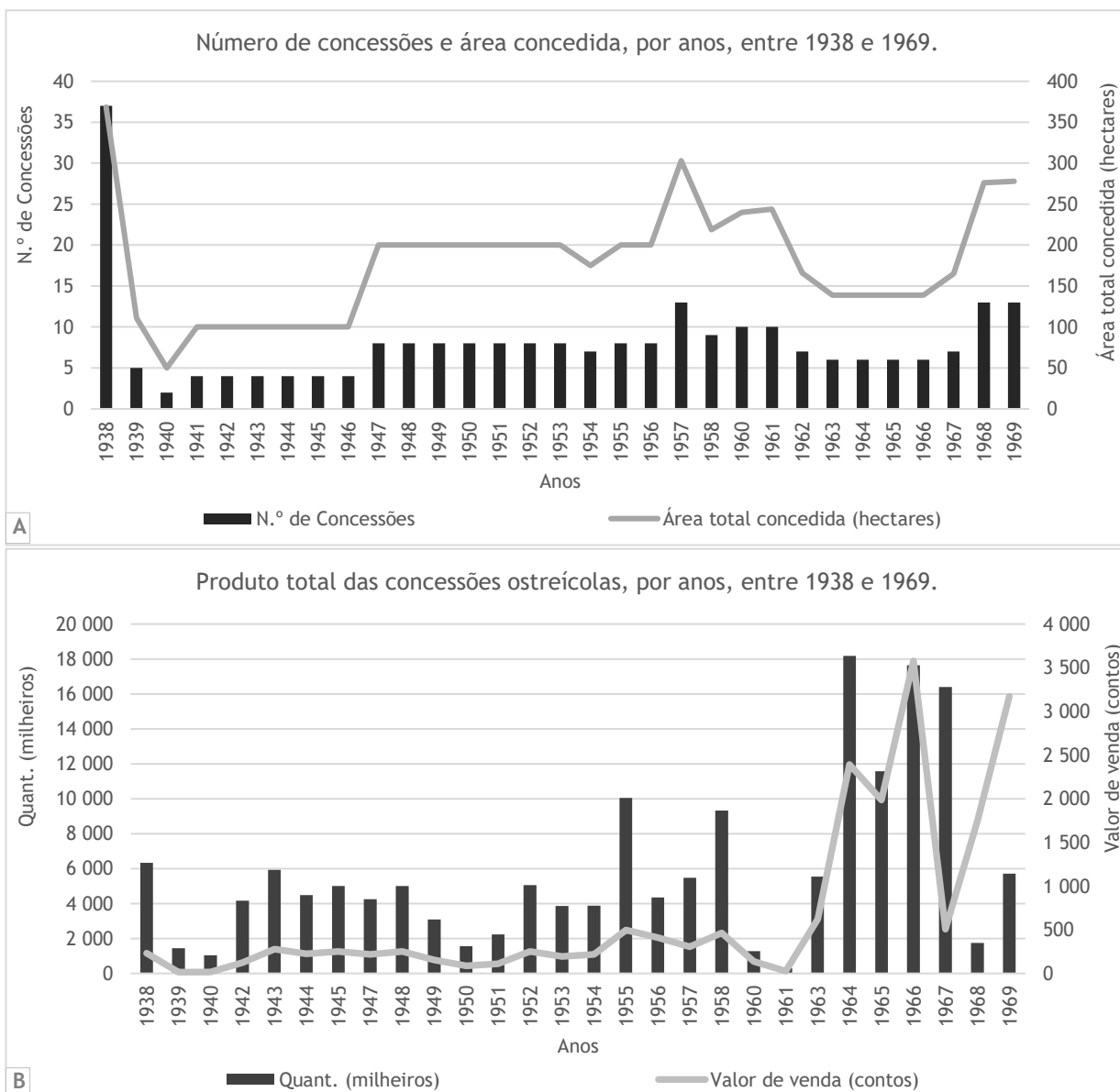


GRÁFICO 83 | Número de concessões e respetiva área concedida (hectares), quantidades extraídas (milheiros) e respetivos valores de venda (contos), ao sul no Tejo, por anos, entre 1938 e 1969.

Fontes: Ministério da Marinha, 1940a, p. 49; 1940b, p. 49; 1941, p. 50; 1942, p. 55; 1943, p. 59; 1944, p. 59; 1945, p. 59; 1947, p. 63; 1949a, p. 37; 1949b, p. 37; 1950, p. 38; 1951, p. 38; 1955, p. 40; 1957a, p. 44; 1957b, p. 44; 1957c, p. 47; 1957d, p. 47; 1957e, p. 46; 1958a, p. 46; 1958b, p. 46; 1959, p. 46; 1960, p. 48; 1961, p. 53; 1962, p. 57; 1963, p. 55; 1964, p. 55; 1966b, p. 86; 1967, p. 88; 1968, p. 82; 1970a, p. 84; 1970b, p. 88; 1971, p. 86.

Notas. Não existem dados do número de concessões e área concedida no Tejo para o ano de 1959, e dados da produção ostréícola do Tejo nos anos de 1941, 1946, 1959 e 1962. Para se chegar ao produto total das concessões ostréícolas, foram juntas as quantidades colhidas para consumo e exportação, bem como o valor de venda em ambas as categorias. Os dados de base completos constam na tabela A do Apêndice I.100. No caso das vendas consta ainda a conversão dos valores de base em “Escudos” para euros, feita de acordo com a metodologia que consta do Apêndice I.

Com o intuito de conter o excessivo espessamento da concha da ostra e a alteração sexual nas fêmeas que exponenciava a mortalidade e inviabilizava a comercialização, e ainda acreditando que era possível reverter a situação, como o assume Vilela (1975, p. 43), foi criado o Centro de Depuração de Moluscos (CDM), pelo Decreto-Lei n.º 413 de 26 de outubro de 1972, para onde se transferiram o pessoal, o material e as infraestruturas do Posto de Depuração de Ostras do Tejo, que foi extinto. Este centro funcionou na dependência do presidente da Junta Nacional de Fomento das Pescas com as mesmas disposições que tinham sido estabelecidas para o Posto de Depuração de Ostras do Tejo (Decreto-Lei n.º 39159/1953, de 11 de abril), acrescentando a competência de administrar e fiscalizar o funcionamento de todos os postos oficiais de depuração de moluscos.¹⁸⁸ No entanto, não era mais possível obstar o fim da ostricultura no Tejo, pois as águas do estuário estavam completamente poluídas.

Seguiu-se a publicação dos dois decretos regulamentares da apanha e exploração de moluscos bivalves, primeiro para as amêijoas e outros bivalves afins (Decreto n.º 438 de 7 de novembro de 1972) e depois para as ostras (Decreto n.º 446 de 10 de novembro de 1972). Em ambos diplomas é possível constatar a situação de poluição grave nas águas do estuário do Tejo e do Sado, e as suas consequências, e perceber a importância da regulamentação e fiscalização da apanha e exploração de moluscos bivalves, dado o risco para a saúde pública. Isto é mais visível no primeiro diploma, onde se assumem de forma clara três princípios: (i) a ostra é muito importante para a economia nacional; (ii) a produção de ostra tem sido afetada pela poluição progressiva dos principais bancos situados nos estuários do Tejo e Sado; (iii) é necessário reservar terrenos em outras regiões, menos poluídos e adequados à produção de mariscos, para mitigar os efeitos económicos do desaparecimento da ostra do Tejo devido à poluição da água (Decreto 438/1972, de 7 de novembro, p. 1598).

Não obstante a escalada da poluição nas águas do Tejo, continuou a permitir-se a apanha de ostras para consumo próprio durante todo o ano, desde que em terrenos do domínio público marítimo não concedidos e nos incluídos nas zonas controladas. No entanto, surgem duas novidades: passou a criminalizar-se a venda de ostras apanhadas para consumo próprio, infração sancionada nos termos do Regulamento, aprovado pelo Decreto n.º 446 de 10 de novembro de 1972, e passou-se a admitir, para cada registo ostrícola, a possibilidade de ter de ser fixado o quantitativo máximo de ostras apanháveis por pessoa para consumo próprio (artigo 47.º).

Por as publicações anuais (*Estatísticas das Pescas Marítimas*) da extinta Direção das Pescarias, que pertencia ao Ministério da Marinha, terem cessado em 1969, tendo nesse ano as estatísticas das pescas transitado com alterações para o Instituto Nacional de Estatística (INE), não dispomos para a década de 1970 e seguintes os dados discriminados, por anos e locais de produção, como vinha do antecedente. No entanto, no cômputo geral é possível ver que a ostricultura entra em declínio acentuado em 1975, quer do número de concessões, quer da área das concessões (ha), como se observa a seguir. Esse declínio acentuar-se-á até ao final da década - em 1979 as concessões já só eram 15, num total de 143,6 hectares concessionados (INE, 1980, p. 20).

Os dados do INE referentes ao número de concessões e área das concessões (ha), que englobam os dados de Tejo, Sado, Aveiro, Figueira da Foz, Lagos, Portimão, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, são disso evidentes. Ora observe-se.

 1970	 1971	 1972	 1973	 1974	 1975
45 concessões	199 concessões	222 concessões	171 concessões	169 concessões	74 concessões
8.380 hectares	2.925,8 hectares	2.972,6 hectares	2.363,6 hectares	2.390,6 hectares	801,4 hectares

GRÁFICO 84 | Número de concessões ostrícolas e respetiva área concedida (ha), por anos, entre 1970 e 1975.
Fontes: INE, 1971, p. 20; 1972, p. 21; 1973, p. 21; 1974, p. 25; 1975, p. 25; 1976, p. 25.

¹⁸⁸ Tentámos consultar a documentação relativa ao Centro de Depuração de Moluscos no arquivo histórico da Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), em agosto de 2017, mas não foi possível, uma vez que, segundo nos foi informado, estava a ser celebrado um protocolo entre esta entidade e o Museu Marítimo de Ílhavo, pelo qual a primeira entrega à segunda a guarda desta documentação histórica, num processo a desenvolver após setembro de 2017. Ainda obtemos a informação de que toda a documentação está em caixas, preparada para a deslocação, e alguma não está classificada, o que torna muito difícil, senão mesmo impossível, localizar documentos específicos. Só após a receção pelo Museu Marítimo de Ílhavo, e o seu acondicionamento, tratamento (limpeza) e classificação, o que poderá demorar muitos meses, esta documentação poderá vir a ser consultada.

O fim do Estado Novo coincidiu com o fim da presença da ostra portuguesa no estuário do Tejo (Leal, 1984a, p. 274), pelo que não foi sequer necessário regulamentar o quantitativo máximo de ostras apanháveis por cada indivíduo neste espaço para consumo próprio.

Na falta de ostra viva, algumas embarcações de pesca local das comunidades piscatórias de Alcochete e do Montijo passaram a dedicar-se à apanha de casca da ostra, e tinham licença para esse efeito atribuída pela Delegação Marítima do Barreiro. As cascas de ostras eram amontoadas (em pilha) nas margens do Tejo, onde eram selecionadas para encaminhamento para a indústria. No caso das cascas de ostra adultas, eram empregues como coletores por serem material resistente e atingirem dimensões muito favoráveis à operação, quer agrupadas em rosários (as cascas de ostra eram perfuradas), quer em bolsas de rede arame zincado ou de material plástico com base em nylon (Vilela, 1975, p. 126-130). As demais eram destinadas à farinhação, como aditivo alimentar nas rações para animais, especialmente para os suínos, que eram o forte no Montijo. Após apanhadas as cascas eram empilhadas em terra e eram crivadas e novamente empilhadas por tamanho até que uma camionete as viesse carregar.

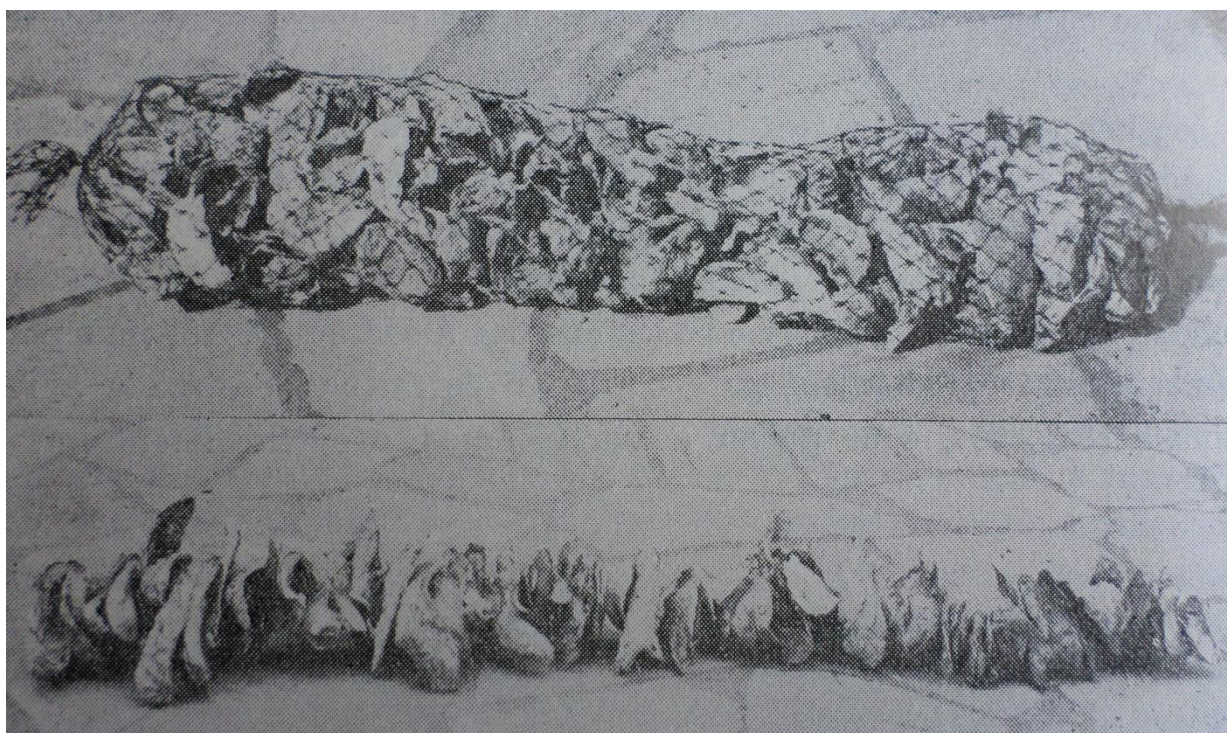


FIGURA 52 | Cascas de ostras usadas como coletores: em cima, uma bolsa de rede de nylon com 80 cm de comprimento; em baixo, um rosário de cascas de ostra com 115 cm.

Fonte: Vilela, 1975, p. 128.

A maior incidência de embarcações de pesca profissional afetas ao “serviço de ostricultura” era em Alcochete, onde até finais da década de 1970 houve menor dedicação à pesca por comparação com o Montijo. Muita casca de ostra era transportada nessas embarcações e desembarcada no Montijo. Uma dessas embarcações era a bateira “Jarro”, registo n.º B-568-L, com 1,300 de tonelagem bruta, propriedade de Domingos Chefe, que em 6 de abril de 1972 fez rol de tripulação com apenas um encarregado, José de Jesus Botas, exatamente para se dedicar ao “serviço de ostricultura” (DMB, Livro 10 - Matrícula de barco de pesca [rol de matrícula das embarcações de pesca] -1971/1978, p. 21v-22).

Já mais tarde, em 1979, regulamentou-se o quantitativo máximo de moluscos bivalves apanháveis por cada pessoa para consumo próprio, em terrenos do domínio público marítimo, discriminado no gráfico a seguir, o qual tinha uma tolerância máxima de 10% (Despacho Normativo n.º 343 de 27 de novembro de 1979). Procedimento que se seguiu nos anos posteriores (Despacho Normativo n.º 96 de 19 de março de 1980).

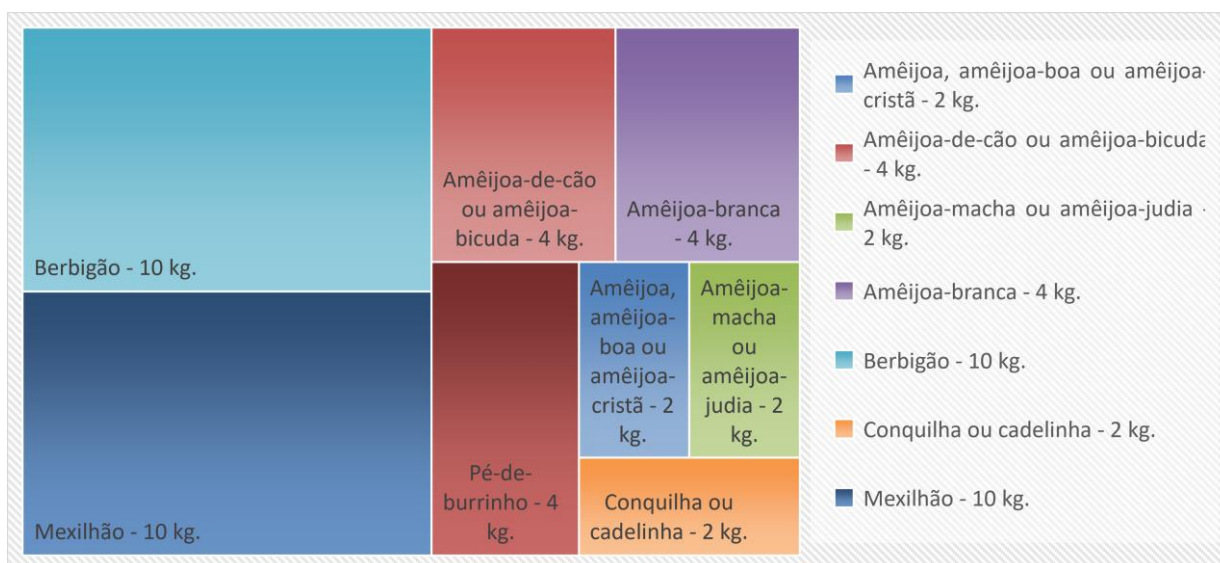


GRÁFICO 85 | Quantitativo máximo de moluscos bivalves apanháveis por cada pessoa para consumo próprio, em terrenos do domínio público marítimo, no estuário do Tejo, no ano de 1979.

Fonte: Despacho Normativo n.º 343 de 27 de novembro de 1979, p. 3046.

Nota. Faltou considerar o quantitativo máximo de “longueirão, lingueirão, facas ou navalhas”, que era de 100 indivíduos por pessoa.

O Posto de Depuração de Ostras do Tejo, inaugurado em 1954, que utilizava o cloro como agente depurador, trabalhou maioritariamente na depuração de ostras sadinas e algarvias. Quando foi criado o posto de depuração de Olhão, em 1972, que utilizava as radiações ultravioletas como agente depurador, ficou sem atividade, o que viria a determinar a sua extinção (Vilela, 1954a, 1975). Isto numa altura em que as entidades públicas consubstanciavam esforços com vista à execução de estudos sobre a poluição da água do Tejo (e de outros rios) (DSCP, 1977/78, p. 2).

Importa referir que quer o posto de depuração do Tejo, quer o de Olhão, nunca atingiram a sua máxima capacidade operacional. É que apesar da depuração ser obrigatória, foi uma operação que nunca se expandiu como se previa, o que aconteceu pelo facto de a maioria das ostras se destinarem à exportação e consequentemente para a reparcagem nos países a que se destinavam, uma vez que o consumo interno era mínimo.

O conjunto de edifícios do Posto de Depuração de Ostras do Tejo, durante muito tempo abandonados e vandalizados, foram já este século entregues a privados e hoje, 45 anos depois de decretada a sua extinção, realizam-se aqui eventos, sendo de destacar que continuam preservadas a maior parte das suas características originais, incluindo o painel de azulejo à entrada da propriedade, simbólico, que perpetua o espaço.

III.1.15.9. Indústria de extração de sal marinho

A salinicultura é muito antiga neste território, procede aos Romanos, porventura será obra dos árabes (Pereira & Rodrigues, 1912, p. 502; Cândio, 1944, p. 89), mas foi depois da formação da nacionalidade que teve maior progresso, sendo o sal obtido pela evaporação da água do mar (pelo sol e pelo vento), processo comum em toda a orla costeira, e também pela extração de sal-gema no subsolo, como acontecia no poço salgado em Sesmarias (Monte-Real) e nas salinas naturais de Rio Maior (Castro, 1946b, p. 20), onde a exploração supostamente foi mais intensa ainda antes da formação da nacionalidade (Pereira & Rodrigues, 1912, p. 305).¹⁸⁹ A salicultura emerge ao lado da pesca em consequência da importância das fainas marítimas desde o início da nacionalidade, como advogam António Sérgio e Jaime Cortesão.

Esta indústria foi muito importante para as populações localizadas na orla do estuário do Tejo, especialmente no início do século XX, uma vez que empregava diretamente e em funções especializadas uma parte não negligenciável de mão de obra local, nomeadamente na preparação das marinhas, na produção e na colheita do sal, e indiretamente relacionava-se com o transporte fluvial assegurado pelos fragateiros, com a pesca e com os pescadores, com a construção de barcos bacalhoeiros e com as secas do bacalhau (especialmente após o reforço da frota bacalhoeira) (Cândio, 1944, p. 80; Freixo, 1947b, p. 11), que estavam integradas no Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau, uma vez que era aqui produzido o sal utilizado na salga do bacalhau e era daqui que os arrastões e os lugres eram carregados com sal antes de seguirem para a Terra Nova e para a Gronelândia durante o Estado Novo. O peixe tinha de ser salgado imediatamente após a captura, um processo que obrigava a conhecimento e perícia para o produto ser bom, e por isso foi produzido um manual para os salgadores (AAVV., 1954)¹⁹⁰.

Importa notar que para além do bacalhau também era habitualmente salgado o arenque, a sardinha, a anchova, o atum, e salmão e a pescada (Sá, 1952, p. 26), beneficiando o nosso sal de reconhecido prestígio, por provas dadas quanto à pureza para a salga de peixe, para o que contribuía sobremaneira o tapete vegetal (de algas filamentosas) que cobria o fundo das marinhas, nomeadamente em Alcochete (Cândio, 1944, p. 94; Freixo, 1946, p. 59; Freixo, 1947c, p. 26-28, 39; Castro, 1946b, p. 19-20). As quantidades necessárias de sal para a salga do peixe, de acordo com os salgadores portugueses, seriam na ordem de 5.250 Kg de sal por cada 6 mil Kg de peixe (Botelho, 1947b, p. 33). Sem sal não havia salga, e sem salga o peixe não se conservava. Sal a mais, ou sal a menos, também estragava o peixe, e estava na origem dos termos “bacalhau com falta de sal”, “bacalhau cheirão”, “bacalhau borracha” e “soleque” (Freixo, 1947a, p. 65).

Para se ter uma ideia da importância do sal durante o Estado Novo, recordam-se as angustiantes consequências do ciclone que atingiu Portugal em 15 de fevereiro de 1941, e que se traduziu num desastroso início da pesca do bacalhau na época de 1942. Por carência de sal em Lisboa os três primeiros arrastões que partiram para a Terra Nova e para a Gronelândia tiveram primeiro de deslocar-se a Cabo Verde para ali se abastecerem de sal, e só depois seguirem para as paragens longínquas. O mesmo aconteceu com os lugres bacalhoeiros que partiram num segundo momento, o que constituiu um enorme desvio de rota em tempo de guerra, onde os perigos espreitam em todo o lugar, e com consequente aumento no custo de operação da venda de sal na Terra Nova (Jornal do Pescador, Ano IV, n.º 38, 1942, p. 5). Para além disso, só de si preocupante, ainda existia a questão da qualidade, ainda mais preocupante, porque o sal de Cabo Verde era menos apreciado do que o sal de Lisboa (Alcochete) ou Setúbal, e, na ausência deste, Portugal perdia terreno perante os principais exportadores de sal para a Terra Nova, nomeadamente os Estados Unidos, que exportavam sal de mina de Detroit, e os Espanhóis, concorrentes diretos do salgado de Lisboa e do Sado, já que também exportavam para essas terras o sal marinho produzido em Cadiz e Torreviejas. Não se pode negar que era o desígnio do regime exponenciar o máximo possível a exportação de sal de forma a compensar de alguma forma a importação de bacalhau (Castro, 1946a, p. 20-22).

Para os concelhos da margem sul do Tejo, especialmente o de Alcochete, a exportação do sal era geradora de importantes receitas (impostos) e economicamente dinamizadora do espaço concelhio. Por isso cedo se materializou a intenção de regular o comércio de sal para exportação. Pela Postura de 8 de abril de 1918, a Câmara Municipal de Alcochete determinou que todo o sal produzido no concelho e destinado à exportação teria de pagar um imposto de “\$20 por cada 840 litros (um moio) e de \$25

¹⁸⁹ “A notícia mais antiga, que se encontra d’ esta povoação, é uma venda feita por Pero Baragão e sua mulher Sancha Soares, em 1177, aos Templários, da quinta que possuíam no poço e salinas de Rio Maior, cujo poço partia pelo E com Albergaria do Rei, pelo O com D. Pardo e com a ordem do Hospital, pelo N com marinhas da mesma ordem, e pelo S com marinhas do dito D. Pardo. Já então as salinas de Rio Maior eram exploradas, mas consta de memorias escriptas, que antes do sculo XII o tinham sido em muito maior escala (...)” (Pereira & Rodrigues, 1912, p. 305).

¹⁹⁰ Manual para ajudar os salgadores a fazer bem a salga do bacalhau a bordo das embarcações, após a captura.

por cada 4:000 quilogramas (uma tonelada) quando vendidas a peso”, sendo responsáveis pelo pagamento deste imposto os proprietários ou produtores (Câmara Municipal de Alcochete, 1918, p. 3-4). A partir deste momento nenhum carregamento de sal destinado à exportação pode ser realizado sem a presença de um fiscal da edilidade, forma encontrada para assegurar que todo o sal exportado pagava os respetivos impostos.

No “Inquérito à indústria do sal em Portugal” de Charles Lepierre, Professor do Instituto Superior Técnico, e salientando que o autor refere que os seus números não devem ser encarados como verdade absoluta (Lepierre, 1936, p. 47), verifica-se que em 1932 laboravam 214 marinhas em Lisboa que produziram 146.795 moios de sal (110.096 toneladas)¹⁹¹, o que representava 47,6 % do total de sal produzido no país.¹⁹² Destas, 194 estavam a laborar na margem Sul do Tejo (86 em Alcochete, 61 no Barreiro, 23 na Moita e 24 no Montijo) e produziram 130.995 moios de sal (98.246 toneladas), e as restantes 20 estavam a laborar na margem Norte (7 em Vila Franca de Xira e 13 em Loures) e produziram 15.800 moios de sal (11.850 toneladas), o que representava 89,3% e 10,7%, respetivamente, do total da produção do salgado de Lisboa (Lepierre, 1936, p. 36, 47).¹⁹³ O pessoal empregado na safra durante a época de fabrico ascendia a 1.740 pessoas dos dois sexos, dos quais 240 empregavam-se na margem norte e 1.500 na margem sul (Lepierre, 1936, p. 48).¹⁹⁴

¹⁹¹ Um moio corresponde a 750 Kg (Lepierre, 1936, p. 36).

¹⁹² **Produção no salgado do tejo no ano de 1932: localização e nome da marinha e quantidade produzida (em moios).**
CONCELHO DE VILA FRANCA DE XIRA. Freguesia de Alverca. Marinha das Drogas - 800; Marinha da Verdelha - 5000; Marinha das Veles Baixo - 700; Marinha das Veles Cima - 700; Marinha da Casa - 400; **Freguesia da Póvoa.** Marinha do Mulato - 400; Marinha da Póvoa - 450. **CONCELHO DE LOURES. Freguesia de Santa Iria.** Marinha da Prata - 450; Marinha Pequena - 250; Marinha Grande - 700; Marinha Marco - 350; Marinha D. Ana - 700; Marinha Quebradas de Cima - 800; Marinha Quebradas de Baixo - 500; Marinha Judia - 1000; Marinha Pequena - 500; Marinha Nova - 200; Marinha Singéis - 100; Marinha D. Pedro - 300; Marinha Maçaroca - 1500. **CONCELHO DE ALCOCHETE. Freguesia de Alcochete.** Marinha Nomos, digo V.-Sacos - 7300; Marinha V.-Sacos - 7300; Marinha Bela-Vista - 4300; Marinha M. V. Pancas - 7500; Marinha Nova - 13500; Marinha D. Braz - 280; Marinha Atalaya - 6000; Marinha Assolvo - 2900; Marinha Conceição-Pequena - 1000; Marinha Conceição-Grande - 2400; Marinha D. António - 2.450; Marinha Vau - 1800; Marinha Marquês - 1800; Marinha Conde - 1750; Marinha Elvas - 750; Marinha Batel - 700; Marinha Ilhoa - 750; Marinha Pinhal - 280; Marinha Paraíso - 200; Marinha Tarouca - 4700; Marinha Rossiada - 600; Marinha Rossiada - 500; Marinha Carvalho - 500; Marinha Hortas - 400; Marinha Brito - 800; Marinha Serieira - 300; Marinha Bião - 250; Marinha Misericórdia - 400; Marinha Raposeira - 250; Marinha Gêma-Cova - 800; Marinha Muitos - 400; Marinha Pipeiro - 500; Marinha Barbudo - 200; Marinha Misericordinhas - 150; Marinha Almada - 1200; Marinha Chilraz - 200; Marinha Da Praia - 400; Marinha Silva - 300; Marinha Pinheirinhos - 2500; Marinha Restinga - 4500; Marinha Canas - 2000; Marinha Camela - 400; Marinha Meio-de-Dentro - 250; Marinha Nova - 250; Marinha Peixinhos - 150; Marinha Os 30 - 150; Marinha do Meio-de-Fora - 300; Marinha Pipeiro - 400; Marinha Canto - 3000; Marinha Contenda - 1200; Marinha Pata - 1100; Marinha Estacada - 200; Marinha Mortório - 100; Marinha D. Pedro - 100; Marinha Tendeiro - 350; Marinha Girmestre e Fuzis - 200; Marinha Falcão (Samouco) - 700; Marinha Providência - 3000; Marinha 120 - 250; Marinha os 14 e os 16 - 100; Marinha Girmestre - 150; Marinha Caracol (dela) - 1000; Marinha Raimundo - 400; Marinha Pôrto-Velho - 250; Marinha Moças - 250; Marinha Capelas - 100; Marinha Taboleirinho - 100; Marinha Contenda-Pequena - 300; Marinha os 60 - 100; Marinha Taboleiro - 150; Marinha Estacada - 200; Marinha Girmestre - 300; Marinha Rio-Frio - 500; Marinha Moreno - 500; Marinha D. Brites - 350; Marinha Santíssimo - 100; Marinha Torceloas - 150; Marinha Nova - 150; Marinha Mortório - 50; Marinha Girmestre - 100; Marinha Mesquita - 15; Marinha Parda - 150; Marinha Mortório - 150; Marinha Raposeira - 200; Marinha Girmestre (J. B. Canta) - 200; Marinha Mortório - 100. **CONCELHO DO BARREIRO. Freguesia de Alhos-Vedros.** Marinha Inferno - 100; Marinha a 100 - 130; Marinha Caniço-Velho - 60; Marinha Caniço-Velho - 130; Marinha Barbosa - 250; Marinha Maia - 130; Marinha Feitor - 50; Marinha Esteveira-de-Cima - 130; Marinha Esteveira-de-Baixo - 65; Marinha Oliveiras - 80; Marinha Quinta do Ange - 50; Marinha Quinta Grande - 200; Marinha Quinta Gingonsa - 60; Marinha Cidade - 100; Marinha São-Paulo - 50; Marinha Pinhais - 120; Marinha Cabo - 120; Marinha Cabo (Santos Paiva) - 280; Marinha Pinhais (Nunes Câmara) - 60; Marinha Macho - 00 (sem produção); Marinha Ponte - 60; Marinha Porta-Velha - 500; Marinha Mansarrão - 250; Marinha Sobreirinho - 50; Marinha Serrana - 40; Marinha Regateira de Santo André - 150; Marinha Caga-Lama - 100; Marinha Gorda - 200; Marinha Paneira - 50; Marinha Batelha - 40; Marinha Joaneta - 150; Marinha Roseiras - 100; Marinha Obra-Nova - 50; Marinha Sobreiro - 50; Marinha Joana - 60; Marinha Casal - 100; Marinha Dobrada de S. João - 25; Marinha Cabana - 60; Marinha Capela - 100; Marinha Castanho - 250; Marinha Nova - 200; Marinha Barqueirinha - 130; Marinha Arraiana - 100; Marinha Mexiela - 80; Marinha Ernagada - 40; Marinha Marinha Cais - 300; Marinha Figaroa - 200; Marinha Formiguinha - 150; Marinha Farela - 150; **Freguesia do Barreiro.** Marinha Maria-Praia - 60; Marinha Praia - 50; Marinha Comprida - 80; Marinha Praia - 40; Marinha Loio - 300; Marinha Nova - 300; Marinha Porta-Barro - 200; Marinha Fonte - 120; Marinha Brinquinho - 200; Marinha Coitadinha - 50; Marinha Esteiro - 120; Marinha Alquivanso - 240. **CONCELHO DA MOITA. Freguesia da Moita.** Marinha Horta - 100; Marinha Horta - 250; Marinha Velha - 70; Marinha Velha - 70; Marinha Velha - 70; Marinha Freira - 200; Marinha Impada - 250; Marinha Parainha - 250; Marinha Grande (Inglês) - 900; Marinha Meio (Inglês) - 550; Marinha Nova-Grancampos - 650; Marinha Guisada - 950; Marinha Condensa - 750; Marinha Nova - 750; Marinha Neves - 650; Marinha Cozinheira - 100; Marinha José-Caetano - 250; Marinha Velha da Ponte-Cais - 900; Marinha Passos-Inglês - 500; Marinha Arviela - 750; Marinha Fradinho - 200; Marinha Sargeda - 100; Marinha Bombaça - 900; **Concelho do Montijo. Freguesia do Montijo.** Marinha Rilha-Boios - 600; Marinha Porta - 400; Marinha Oiteito - 400; Marinha Seixal-de-Fora - 450; Marinha Corte-Sêpo - 300; Marinha Freiras - 600; Marinha Flamengo - 250; Marinha Falcão - 300; Marinha Arco-de-Dentro - 600; Marinha Chinheiro - 250; Marinha D. Joana - 200; Marinha Forninhos - 200; Marinha Saldanha - 200; Marinha Passalva - 800; Marinha Marinha do Cais - 200; Marinha Fonsoeiro - 450; Marinha Saldanhinha - 450; Marinha Saldanha (do Barreto) - 600; Marinha Grande (Joaquim Relóg.) - 500; Marinha Grande (Joaquim Relóg.) - 150; Marinha Grande (Joaquim Relóg.) - 150; Marinha Arco-Novo - 550; Marinha Colégio - 750; Marinha Morgado - 550 (Lepierre, 1936, p. 30-35).

¹⁹³ Salgado é um conjunto de salinas.

¹⁹⁴ Em outro momento o autor refere que o pessoal que trabalhava na safra salineira, nas margens norte e sul de Lisboa, era do sexo masculino. Segundo o autor, acontecia o mesmo nos salgados de Setúbal e Alcácer, e ainda na extração do poço de Rio Maior. Segundo o autor, só nos salgados de Aveiro, Figueira e Arelhos, e nos salgados do Algarve, é que homens e mulheres trabalhavam lado a lado na safra salineira (Lepierre, 1936, p. 159).

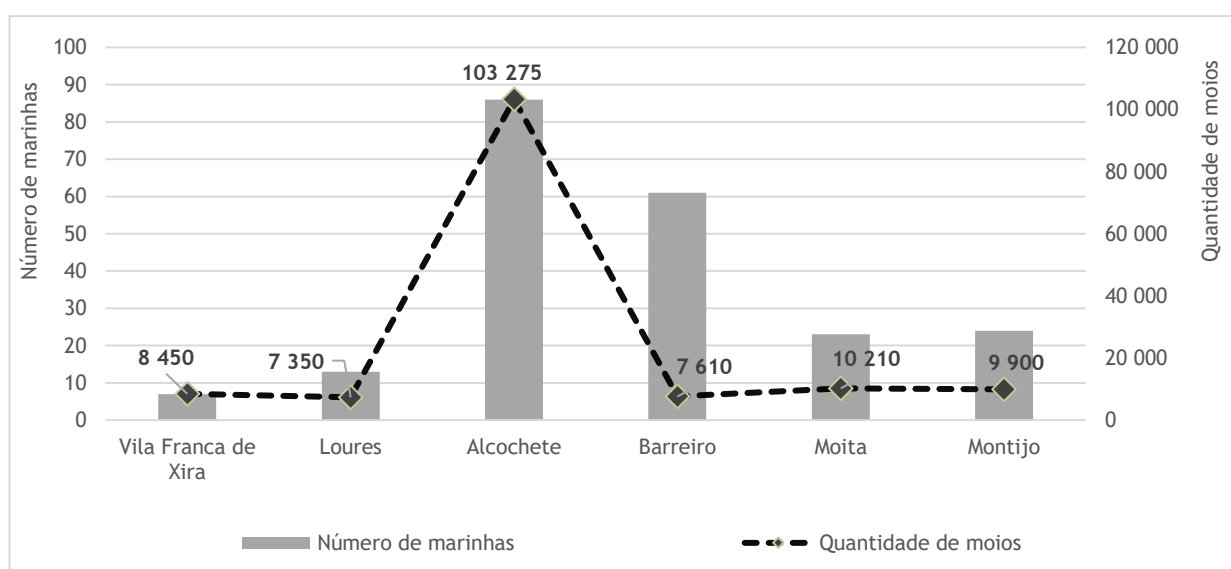


GRÁFICO 86 | Constituição do salgado do Tejo em 1932.

Fonte: Lepierre, 1936, p. 36.

Nota: Foi adicionado rótulo de dados à quantidade de moios. Os dados de base constam da Tabela A do Apêndice I.101.

As marinhas da margem norte do Tejo ocupavam uma extensão de terrenos silicoargilosos de aproximadamente nove quilómetros, e localizavam-se em frente ao Mouchão da Póvoa, tendo como limites máximos Alhandra (Norte) e Sacavém (Sul), sendo que também existiam salinas na margem esquerda do rio Trancão (afluente do Tejo) na zona de Unhos, a cerca de oito quilómetros da foz, utilizando-se em todos os complexos salineiros a mesma disposição de compartimentos e a mesma terminologia da utilizada na margem sul do Tejo (Lepierre, 1936, p. 134-135).

A maior marinha da margem norte era a da Póvoa de Santa Iria, propriedade da Companhia Industrial Portuguesa, que tinha uma superfície de cerca de 50 mil m². Era constituída pelo pejo, seis caldeirões, seis caldeiras, seis cabeceiras, 190 talhos, e uma enorme superfície evaporativa e marachas. Só o pejo ocupava 25 mil m², e os talhos 7.220 m², o que correspondia a 56 % e 16,2%, respetivamente, do total da área ocupada pela marinha (Lepierre, 1936, p. 135). No entanto, não era a mais produtiva, título que cabia à marinha da Verdelha, na Freguesia de Alverca, que em 1932 produziu cinco mil moios.

O sal destas marinhas era quase todo para consumo nacional, e só uma pequena parte era exportada para a pesca do bacalhau. Importa referir que as estatísticas nacionais desta altura, escoradas em diversos estudos realizados, apontavam para um consumo individual (per capita) de 6/7 Kg de sal por ano (Lepierre, 1936, p. 48). O custo de extração era aproximadamente 25\$00 por tonelada (Lepierre, 1936, p. 36)¹⁹⁵, e o preço de venda oscilava muito devido a vicissitudes próprias do mercado, mas também em função de o sal ser vendido ainda nas marinhas, a um preço mais reduzido, ou já embarcado (sobre vagão), opção mais rentável - neste caso chegava a ser vendido quase ao dobro do preço do vendido diretamente nas salinas. Na época de 1933/1934, a norte de Lisboa, o sal vendido nas marinhas rendeu 300 contos e embarcado rendeu entre 360 e 400 contos, e a sul de Lisboa o sal vendido nas marinhas rendeu dois mil contos e embarcado rendeu cinco mil contos (Lepierre, 1936, p. 48).

As marinhas da margem norte eram mais rentáveis do que as da margem sul, já que davam em média 592,5 toneladas de sal por marinha/ano, enquanto na margem sul davam 506,42 toneladas de sal por marinha/ano.¹⁹⁶ A produção das salinas da margem norte era para consumo interno e para exportação para a salga do bacalhau, e a produção salineira da margem esquerda do Tejo era na maior parte para exportação (Lepierre, 1936, p. 36).

Ao contrário do que se verificava na margem norte, em que as marinhas se localizavam mais para o interior, e salvo raras exceções drenavam o sal por via terrestre, as salinas da margem sul desenvolviam-se na concavidade do Tejo confrontando com o rio quase interruptamente do Barreiro ao Montijo, sendo o sal diretamente drenado pelo rio e pelos seus braços, e também por isso tinham ótimas

¹⁹⁵ “o preço de venda sobre vagão em Vila-Franca ou f. o. B. regulou em 1932 entre 28\$00 e 30\$00 a tonelada. Em 1934, em Alverca, valia 25\$00 a tonelada sobre valado e 30\$00 no barco” (Lepierre, 1936, p. 36).

¹⁹⁶ “Apurámos, na Póvoa, que 24 m² de talho produzem 1 moio por rapação, ou cerca de 750 Kg; com 3 rapações obtem-se 2.000 a 2.200 Kg. de sal limpo, para os 24 m² - sejam 83 a 91 kg. por metro quadrado de talho - isto é, 85 kg. em média. Este rendimento é pois maior do que na margem esquerda do Tejo” (Lepierre, 1936, p. 136).

condições hidrográficas naturais. Quase todas as marinhas da margem sul eram alimentadas diretamente pelo rio ou pelos seus braços (rio da Moita, rio do Esteiro Furado, rio de Sarilhos e rio do Montijo), enquanto as da margem norte eram alimentadas por pequenos esteiros, estreitos e na maior parte das vezes assoreados, e alguns deles serviam mais do que uma marinha (Silva, 1958, p. 3).

Em 1932, a mais importante indústria salineira da margem sul estava nas mãos de antigas casas, como “M. S. Ventura & Filhos”, “Viúva de João C. Gonçalves” e “D. Mariana Gonçalves”, responsáveis por produções anuais da ordem 22 mil moios, entre 22/23 mil moios e entre 8/9 mil moios, respetivamente. Em 1935, devido ao falecimento do Sr. Ventura, deu-se uma redefinição de poderes, e a marinha “Nova da Bomba”, situada no concelho de Alcochete, que se estendia pelas margens poente e nascente do rio das Enguias, pertencente à “Baroneza de Samora”, passou de forma isolada a ser a maior produtora de sal da margem sul, cerca de 13,5/14 mil moios/ano, aproximadamente mais de 10 mil toneladas/ano (Lepierre, 1936, p. 35). Esta marinha, construída por Jácome Raton no tempo do Marques de Pombal, era a maior marinha do concelho de Alcochete e a maior marinha da margem esquerda do Tejo. Era constituída por dois viveiros, sete reservas, oito contracaldeiras, seis segundas contracaldeiras, cinco caldeiras de moiar, três caldeiras do sal e 343 talhos, isto em sete ordens de reservatórios. Tinha de comprimento, de Norte ao Sul, 2.500 metros e na sua máxima largura, de Este para Oeste, 1.125 metros, o que totalizava uma superfície de 120 hectares. Só o conjunto dos talhos e das caldeiras bravas ocupava uma área de 23,75 hectares (Lepierre, 1936, p. 123). A planta desta marinha consta a seguir.

Em 1936, a Sociedade Agrícola Exportadora de Sal (S.A.E.S.), constituída pela fusão das casas “Viúva de João Gonçalves”, “D. Francisco Quintela” e “M. S. Ventura & Filhos”, passou a ser a mais importante do salgado da margem sul do Tejo, com uma produção que neste ano atingiu 50 mil moios, aproximadamente 37 mil toneladas, e foi toda para exportação. Em segundo lugar vinha a casa de “D. Mariana C. Gonçalves” que neste ano produziu 20 mil moios, cerca de 15 mil toneladas. O que significa que, no ano de 1936, estas duas companhias representaram sozinhas mais de 50 % da produção total do salgado da margem sul do Tejo (Lepierre, 1936, p. 133).

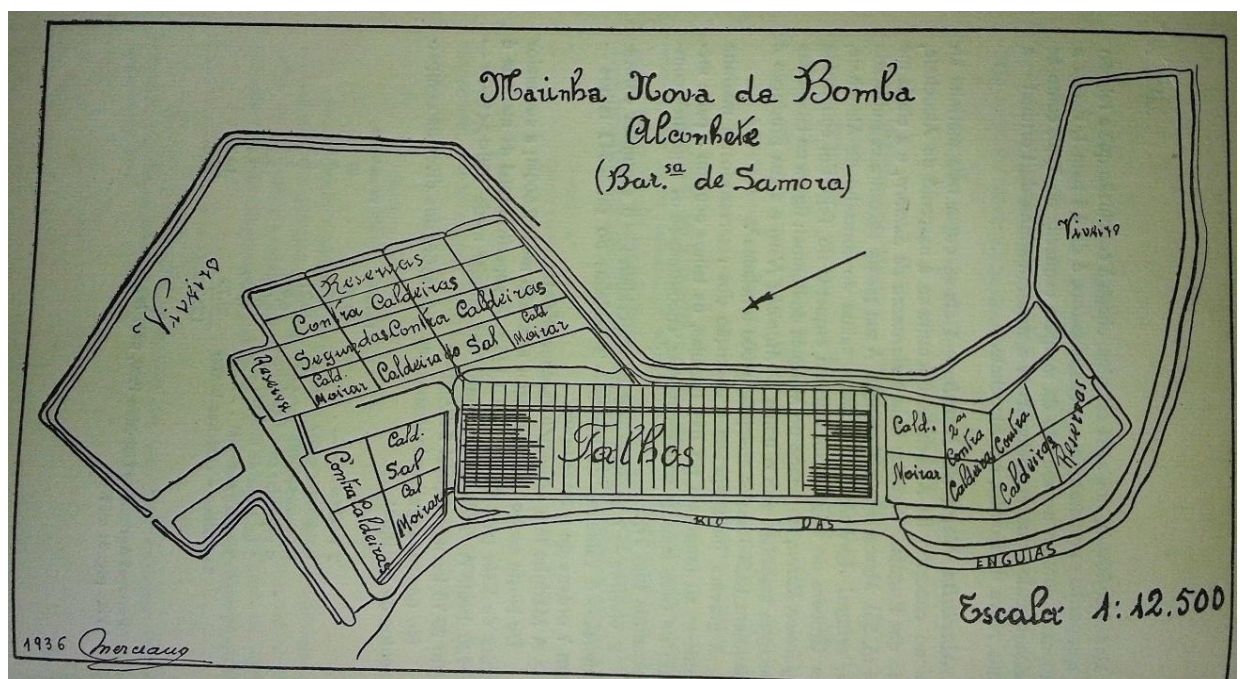


FIGURA 53 | Planta da marinha “Nova da Bomba”.

Fonte: Costa & Castro, 1900, p. 793. Apud. Lepierre, 1936, p. 123.

A produção salineira da margem sul do Tejo era por esta altura a maior e mais importante a nível nacional e também liderava na exportação de sal para o estrangeiro que se fazia pelo porto de Lisboa, sendo fonte de importantes receitas estatais e polo de dinamização económica de toda a região de Lisboa (Lepierre, 1936, p. 240).¹⁹⁷ Setúbal perdeu a liderança, pelo decrescimento sucessivo, e passou

¹⁹⁷ “Lisboa ocupa pois o primeiro lugar na produção, mas as marinhas do Sul do Tejo (margem esquerda) são as mais importantes, pois a sua produção atinge quase 43 % da totalidade” (Lepierre, 1936, p. 50).

a ocupar o segundo lugar. Por exemplo, no ano de 1933, em Setúbal e Alcácer só laboraram 170 marinhas que produziram 21 mil toneladas de sal, o que representou 8,9% do total produzido no país.¹⁹⁸

O Sal era transportado em fragatas (lanchões) até aos vapores fundeados em Lisboa, sendo aqui o trabalho feminino muito importante, porque eram as mulheres com cestos à cabeça que faziam no porto de Lisboa a transferência da carga das fragatas para os vapores. Importa referir que este era um trabalho duro e realizado quase sem descanso. Como refere Lepierre (1936, p. 240), “quando não havia sal para embarcar, o pessoal transportava outros produtos, como o carvão”. Já nas salinas, até pela maior dureza do trabalho, laborava maioritariamente mão de obra masculina. Os marroteiros, que era quem preparava e governava as marinhas, tinham um papel fundamental em todo o processo pela experiência, conhecimento, habilidade e liderança.

A exportação do sal de Lisboa era mais intensa para a França, seguindo-se o comércio para a Noruega, Islândia e Terra Nova, sendo na maior parte utilizado na salga do bacalhau, e era considerado de excelente qualidade. Estes eram os grandes mercados, mas também se exportava em boa quantidade sal grosso para a Suécia. Sem esquecer que uma parte do sal produzido ia, em primeiro, para a salga do nosso bacalhau, e outra parte do sal era traçado para nosso consumo interno (Lepierre, 1936, p. 133, 240; Câncio, 1944, p. 94).

Alguns dados sobre a evolução da exportação do sal comum a partir do Porto de Lisboa: 12.310 ton em 1931, 37.081 ton em 1932, 28.799 ton em 1933, 25.921 ton em 1934 e 47.737 ton em 1935 (Lepierre, 1936, p. 253).

Em 1931, o grande mercado do sal exportado pelo porto de Lisboa foi o francês, seguindo-se o inglês, o norueguês e a Terra Nova, e em menores quantidades a zona francesa de Marrocos e de seguida o resto do país, depois a Alemanha, e por fim, para o Senegal, num total de 10.541.207 Kg. Foi ainda exportado sal para as colónias, 106.180 Kg para Moçambique, 26.236 Kg para São Tomé e Príncipe, 809 Kg para Angola, 750 Kg para Cabo Verde, e 24 Kg para a guiné Bissau, totalizando neste ano 133.999 Kg de sal. Estes dados permitem apurar que, já retirando os 1.637.443 Kg de sal de gastos de bordo, neste ano de 1931 foram exportados a partir do porto de Lisboa 12.312.649 Kg de sal. Em 1932, foram exportados 37.081.466 Kg de sal e no ano seguinte 28.799.359 Kg de sal, já retirando o gasto das embarcações (Lepierre, 1936, p. 253-255).



FIGURA 54 | Fragata a transportar sal de Alcochete para um bacalhoeiro fundeado no Porto de Lisboa.

Fonte: Lepierre, 1936, S/p (entre as páginas 180 e 181).

¹⁹⁸ “a cultura do sal tende a desaparecer em Alcácer, (e Setúbal) e quando as obras hidráulicas encetadas ou projectadas, forem concluídas, as marinhas desaparecerão mais depressa porque as águas doces servirão para as regas, e as marinhas serão substituídas por arrozais” (Lepierre, 1936, p. 39). “”

Portugal não importava sal comum, de que dispunha em abundância no seu território, mas importava sal refinado de origem inglesa, e pagava um valor exorbitante por este sal que era considerado de excelente qualidade. Por esta altura Portugal vendia para Inglaterra o sal comum a rondar os 50\$00 a tonelada e adquiria a esse país o sal refinado em torno de 1.760\$00 a tonelada, o que era um excelente negócio para os ingleses (Lepierre, 1936, p. 263). A título de curiosidade, a Grã-Bretanha que até em 1921 era a principal compradora do sal português (representava 44 % do total de sal exportado), foi reduzindo as suas aquisições e em 1935 só importou 2 % de todo o sal português exportado neste ano (Lepierre, 1936, p. 251).

O ciclone de 1941, que já referimos, trouxe estragos de grande monta nas duas marinhas do Tejo da Vasa Sacos, na foz do rio Soraia. Terá sido este, aliás, o grande cataclismo ambiental no que se refere à perturbação da produção salina no Tejo (Lopes, 1954, p. 42). “Toda a região ribatejana sofreu as inclemências do ciclone: Alcochete viu as salinas inundadas, muros desfeitos, montanhas de sal perdidas e liquefeitas (...)” (Valente, 1942, p. 237). No Montijo, em termos geográficos, as marinhas localizam-se entre a ponta do Montijo e Sarilhos Grandes, e estavam associadas a grandes propriedades rurais, e na década de 1940 ainda havia salinas de grande dimensão e de grande importância económica aqui a funcionar (Valente, 1942, p. 89-94).¹⁹⁹

Em 1951, de acordo com os dados coligidos por Mário Vieira e Sá, o salgado de Lisboa era constituído por 245 salinas em atividade que produziram 100 mil toneladas de sal, o que nesse ano representou 28,5% do total da produção nacional. Ainda neste ano, a produção do salgado de Setúbal foi superior, porque estavam a laborar mais salinas, um total de 352 que produziram 114 mil toneladas, o que representou 32,5% do total da produção nacional (Sá, 1951, p. 27-28). Setúbal tinha mais produção, mas menos rentabilidade, ou seja, em termos percentuais as instalações salineiras de Lisboa eram mais rentáveis, um elemento fundamental para a viabilidade do negócio. Já a qualidade seguia uma trajetória contrária - o sal de Setúbal era melhor do que o sal de Lisboa, ainda que ambos fossem de excelente qualidade. Como defendeu o Engenheiro Agrónomo Mário Vieira de Sá, era nestes salgados que se colhia o melhor sal do mundo (Sá, 1952, p. 21).

O salgado de Lisboa ocupava sensivelmente 13.750 ha em reservatórios, tinha uma superfície de cristalização de cerca de 1.750 ha e uma produção média de 200 ton/ha. Grande parte desta produção era exportada para Inglaterra, Suécia, Holanda, França, Bélgica e Noruega (Sá, 1951, p. 28).

O declínio que Lepierre (1936) constatou em Setúbal na década de 1930, como já referimos, viria a expandir-se e a acentuar-se na década seguinte contagiando grande parte da salicultura portuguesa. Face à manifesta crise em que estavam envoltas as atividades de produção e comércio de sal, atividades ausentes da orgânica corporativa mas com grande relevância económica, o Regime entendeu atribuir a coordenação da produção, comércio e indústria do sal à Comissão Reguladora dos Produtos Químicos e Farmacêuticos - CRPQF, juntamente com funções de estudo e disciplina destas atividades (Decreto n.º 38:909 de 12 de setembro de 1952, p. 910), no seguimento do que promoveu um abrangente inquérito a todos os salgados nacionais, publicado em vários volumes, dos quais destacamos o primeiro, de 1954, dedicado ao salgado de Alcochete (Lopes, 1954), e o sétimo, de 1958, dedicado ao salgado do Tejo (Concelhos de Barreiro, Loures, Moita, Montijo, Seixal e Vila Franca de Xira) (Silva, 1958). Não obstante as datas de publicações diferentes, consubstanciando o referido nestes dois volumes verifica-se que no salgado de Lisboa estavam em funcionamento 230 salinas, das quais 18 localizavam-se na margem norte e 212 na margem sul, sendo extremamente relevante neste contexto o salgado de Alcochete, onde estavam localizadas 95 salinas (Lopes, 1954, p. 42; Silva, 1958, p. 3-4,10). Predominavam as marinhas do tipo cabeceiras, em detrimento das marinhas de corredores.

Na margem norte (ou margem direita), em Loures as cinco marinhas estavam localizadas na zona de Santa Iria de Azóia, e em Vila Franca de Xira as 13 marinhas estavam localizadas duas em Alverca, sete na Póvoa de Santa Iria, três em Vialonga e uma em Vila Franca de Xira. Na margem sul (ou margem esquerda), no Barreiro estavam localizadas dez salinas, no Montijo 25, no Seixal uma, em Paio Pires, e na Moita 81, 53 em Alhos Vedros e 28 na Moita (Silva, 1958, p. 10). Em Alcochete havia 95 marinhas que abrangiam os concelhos de Alcochete e Benavente. Devido à contiguidade das salinas, e ao facto de a maioria dos trabalhadores de Benavente terem residência em Alcochete, pode dizer-se que estava constituído por três regiões distintas: **região Alcochete-Samouco**, que abrangia 68 marinhas e situava-se entre as duas localidades numa faixa litoral compreendida entre o estuário e a estrada de Alcochete ao Samouco, a **região do Rio das Enguias**, que abrangia 25 marinhas e situava-se nas duas margens deste rio, sendo que as quatro maiores marinhas estavam situadas na margem direita em território do concelho de Benavente, e a **região de Vasa Sacos**, que abrangia apenas duas marinhas localizadas na

¹⁹⁹ Sobre como se funcionavam as marinhas consultar Valente (1942, p. 89-93).

No concelho do Barreiro as salinas eram alimentadas por seis esteiros, um dos quais era comum a cinco imóveis. No concelho da Moita das 81 salinas ativas 43 eram alimentadas diretamente pelo Tejo, sete pelo rio do Esteiro Furado, quatro pelo rio da Moita, uma pelo rio de Sarilhos, três pelo rio do Montijo, cinco por viveiros de outras marinhas, uma por caldeira de um antigo moinho, 16 por dez esteiros naturais e uma por um esteiro construído pelo proprietário. No concelho do Montijo das 25 marinhas 14 eram alimentadas diretamente pelo Tejo, duas pelo rio de Sarilhos, duas pelo esteiro do Caniço, uma pelo esteiro dos Primos, e seis por esteiros sem designação. No concelho do Seixal só existia a marinha Palmeira que era alimentada por um esteiro sem designação. No concelho de Loures as cinco marinhas existentes eram alimentadas por onze esteiros, dois quais um era comum a dois imóveis, e no concelho de Vila Franca de Xira as treze marinhas existentes eram alimentadas por onze esteiros, dois dos quais eram comuns a dois imóveis (Silva, 1958, p. 3-4).

Devido a drenagem do sal na margem norte do Tejo ser feita maioritariamente por terra, cujos percursos/caminhos de acesso aos eixos viários principais se transformavam num problema no inverno (a exceção era a marinha Saragoça, que estava isolada na lezíria e dependia da existência de marés vivas para drenar o sal por água em barco), e por a alimentação de água das salinas ser feita maioritariamente por esteiros, maioritariamente estreitos, assoreados e em péssimas condições (a pior situação era a marinha Drogas localizada em Vila Franca de Xira), a situação da salicultura era bastante mais preocupante na margem norte do Tejo (Silva, 1958, p. 3, 7-8, 11). Na margem sul do Tejo existiam outros problemas, maioritariamente de deficiente localização das marinhas por estarem em locais com barreiras à ação do vento (naturais ou não, como as montanhas de sal), mas também de proximidade a focos de intensa poluição, que sujavam o sal²⁰⁰, e ainda a frequência e intensidade das infiltrações nas marinhas, quer de água doce, quer de água salgada. No que se refere a infiltrações de água doce, mais preocupante, os números eram alarmantes: das dez salinas no Barreiro, cinco tinham infiltrações; das 81 salinas na Moita, 57 tinham infiltrações; das 25 salinas do Montijo, 19 tinham infiltrações; a única marinha do Seixal também tinha infiltrações. O problema das infiltrações nas marinhas da margem sul, não só não se verificava nas marinhas da margem norte, como não tinha paralelo com o que se passava no resto do país (Silva, 1958, p. 30-32).

No que se refere à produção salina, em 1954 as 95 salinas ativas no salgado de Alcochete produziram 2.469 ton de sal fino, 28.401 ton de sal traçado, 17.440 ton de sal grosso e 5.765 ton de sal para a indústria, o que totalizou 54.075 ton de sal (Lopes, 1954, p. 59). O ano de 1956 foi mau para a produção de Sal em Lisboa, a produção foi a metade da que era normal devido ao clima, mas no ano seguinte a produção voltou ao que era o normal (Silva, 1958, p. 40). Em 1957, na margem norte do Tejo, nas treze salinas de Vila Franca de Xira foram produzidas 1.574 ton de sal fino, 3.769 ton de sal traçado e 1.020 ton de sal para a indústria, e nas cinco salinas de Loures, foram produzidas 80 ton de sal grosso e 1965,72 ton de sal para a indústria, num total global de 8.408,72 ton de sal produzido (o que corresponde a 10,12% do total de sal produzido no salgado do Tejo). Já na margem sul, as 10 salinas no Barreiro produziram 864 ton de sal fino e 147 ton de sal grosso, as 81 salinas na Moita produziram 15.028 ton de sal fino e 1.084,50 ton de sal traçado, e as 25 salinas no Montijo produziram 3.969,50 ton de sal fino, 2.367 ton de sal traçado e 2.303 ton de sal grosso, num total global de 25.763 ton de sal produzido (o que corresponde a 31,01% do total de sal produzido no salgado do Tejo). O salgado de Alcochete produziu 48.913,50 ton de sal, o que corresponde a 58,87% do total de sal produzido no salgado do Tejo. Neste ano de 1957 o total anual da produção de todo o salgado do Tejo de 83.085,22 ton, o que significa que a produção do salgado de Alcochete era por si só maior que o conjunto da produção dos demais salgados do Tejo. Mais de metade da produção total foi de sal fino, seguindo-se o sal traçado, depois o sal para a indústria e, por fim, o sal grosso.

O valor por tonelada do sal na produção ascendia a 150\$00 o sal grosso, 170\$00 o sal traçado, 200\$00 o sal fino, e entre 80\$00 e 100\$00 o sal industrial. A classificação do sal tinha que ver com as dimensões dos cristais. Já o custo no comércio, praticado pelos armazenistas, era: 245\$00 o sal grosso, 270\$00 o sal traçado e 310\$00 o sal fino (Silva, 1958, p. 48). O sal traçado era o utilizado na salga do bacalhau, e o sal fino na salga dos peixes miúdos e também na alimentação humana.

Os valores relativos à produção estavam relacionados com a área de sapal inaproveitado (face à área aproveitada de salinas), isto para a globalidade do salgado do Tejo (o terreno da marinha chama-se sapal, que são aluviões do Tejo). Com referência ao ano de 1956, em Vila Franca de Xira havia 20 ha de salinas e 1.547 ha de sapal inaproveitado, um reduzido aproveitamento do espaço que justifica a

²⁰⁰ “Quanto à proximidade de agentes conspurcadores não podemos deixar de referir o que se passa também no Barreiro, no grupo de marinhas que se situa junto às fábricas da C. U. F., propriedade desta empresa. Com efeito, os resíduos ou cinzas das pirites utilizadas para o fabrico de superfosfatos são amontoados em acumulações de considerável altura a poucas dezenas de metros e a Norte dos imóveis. A conspurcação do sal é inevitável, tanto mais que o regime do vento lhe é propício” (Silva, 1958, p. 31).

menor produção. Em Alcochete verificava-se o oposto, 748 ha de salinas e somente 4 ha de sapal inaproveitado. O mesmo se passava nos demais concelhos ribeirinhos da margem sul - Barreiro, Moita e Montijo, tinham de sapal inaproveitado 24 ha, 35 ha e 46 ha, respetivamente, e de área de salinas 35 ha, 282 ha e 155 ha, respetivamente. No Seixal havia 22 ha de área de sapal inaproveitado (Leite, 1979, p. 15).

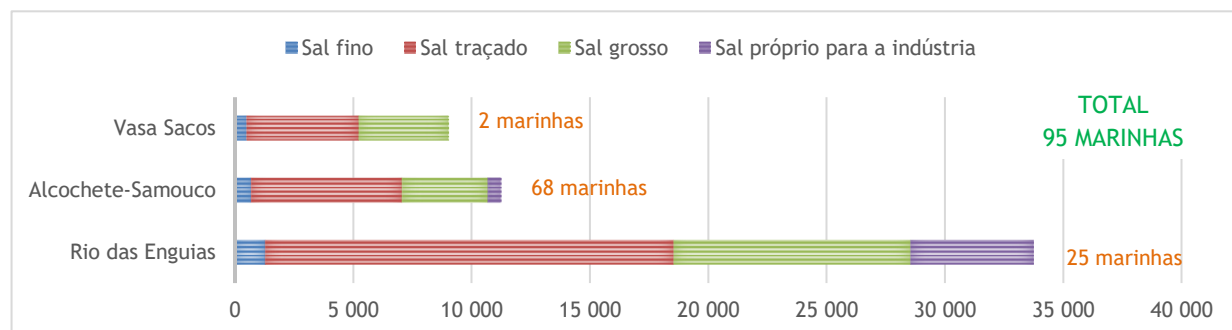


GRÁFICO 87 | Número de marinhas e produção de sal (ton) por regiões no salgado de Alcochete em 1954.

Fonte: Lopes, 1954, p. 59. Os dados de base constam da Tabela B do Apêndice I.101.

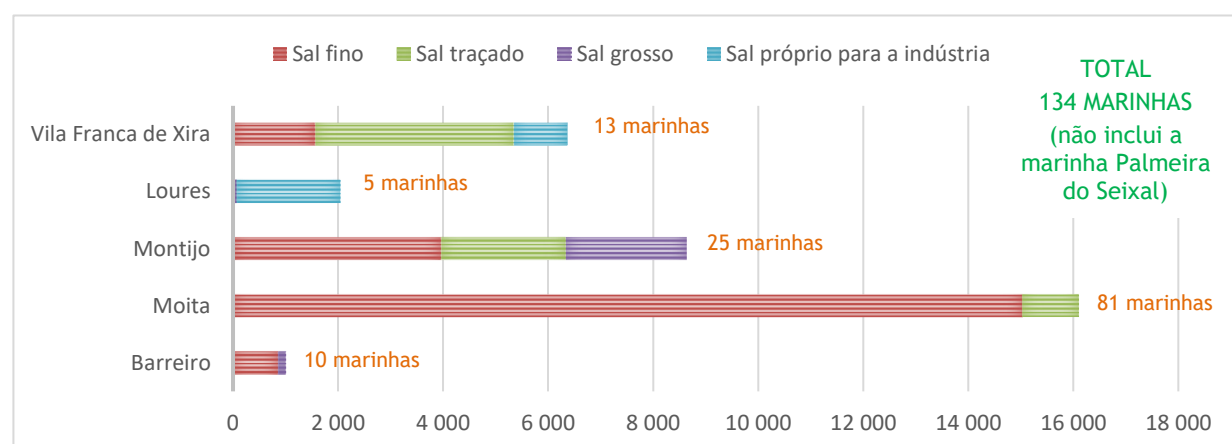


GRÁFICO 88 | Número de marinhas e produção de sal (ton) nos salgados de Vila Franca de Xira, Loures, Montijo, Moita e Barreiro em 1957.

Fonte: Silva, 1958, p. 3-4, 41.

Nota: Não existem dados para a marinha Palmeira, única no Seixal. Os dados de base constam da Tabela C do Apêndice I.101.

Em 1957, a maior parte das salinas eram exploradas pelos próprios proprietários, mas ainda era grande o número de salinas arrendadas, especialmente na margem sul (estavam arrendadas 9 no Barreiro, 30 na Moita, 15 no Montijo, e uma no Seixal, a única que aqui existia, a marinha da Palmeira). Na margem norte só estavam arrendadas duas salinas em Vila Franca de Xira e uma em Loures. Os salários dos trabalhadores da margem direita eram inferiores em quase todos os serviços, com exceção da tirada do sal da salina, aos praticados na margem Sul (Silva, 1958, p. 45-47).

A partir da década de 1960, com o desenvolvimento das ligações rodoviárias e a perda de importância económica do rio Tejo como meio de comunicação, as atividades de pesca, de navegação fluvial e de salinicultura entraram em declínio. Serão estes os principais motivos que explicam o decréscimo acentuado da produção anual de sal marinho, que passou das 60.743 ton em 1952 para as 33.909 ton em 1976, bem como a redução acentuada do número de salinas que anualmente eram declaradas como produtivas, que passou de 211 em 1958 para 39 em 1976 (Leite, 1979, p. 13, 21).

O número de salinas produtivas decresceu de forma progressiva, mas foi após 1970 que esse decréscimo se intensificou. Passou-se de 106 salinas produtivas em 1970 para só 39 salinas em produção em 1976, como se observa no gráfico seguinte, o que representa uma redução substancial num curto espaço de tempo. Quanto à produção anual de sal marinho também se verifica uma redução constante, mas com alguns momentos isolados de aumento de produção, e após 1971, enquanto o número de marinhas decrescia, aumentava a produção, o que significa que neste ajustamento sobreviveram as marinhas mais produtivas, tendo estas sido capacitadas com um grande investimento de modernização e mecanização.

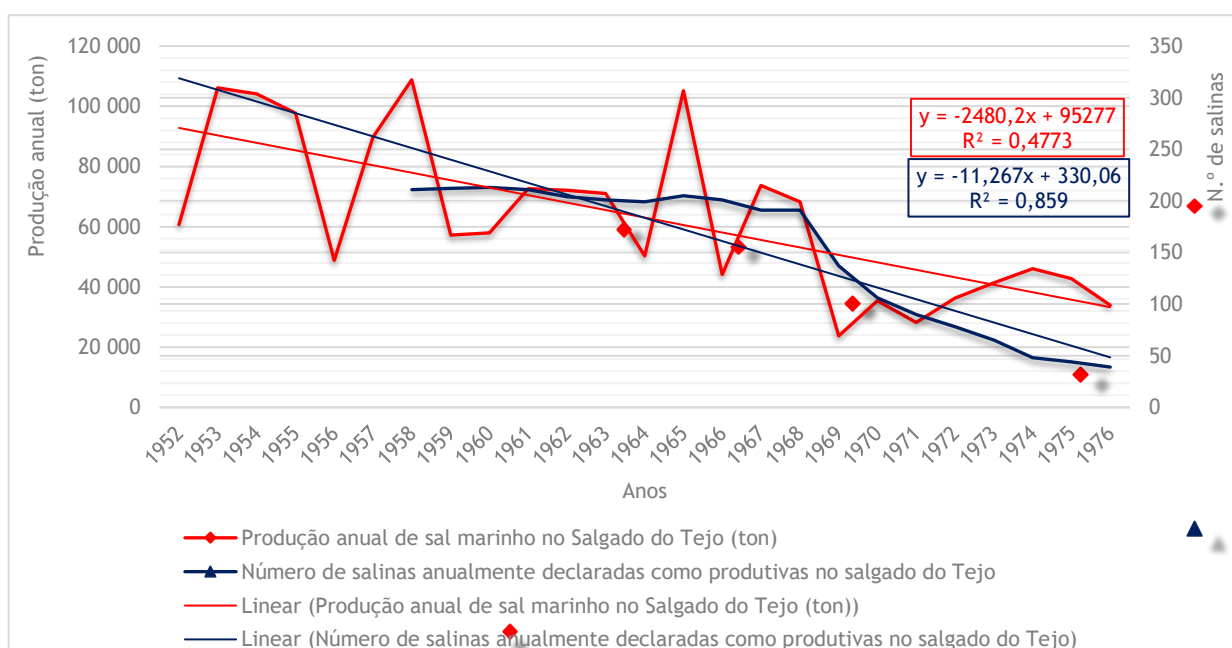


GRÁFICO 89 | Número de salinas e produção de sal (ton) no salgado do Tejo entre 1952 e 1976.

Fonte: Leite, 1979, p. 13, 21. Os dados de base constam da Tabela D do Apêndice I.101.

Em suma, o salgado do Tejo, que englobava as salinas de Benavente, Alcochete, Moita, Montijo, Barreiro e Vila Franca de Xira, teve uma evolução negativa: de sapal inaproveitado passou-se dos 2.534 ha em 1956 para 3.649 ha em 1976, e nas salinas passou-se de 1.560 ha em 1956 para 445 ha em 1976 (superfície de cristalização). Aliás, as salinas do Barreiro e de Vila Franca de Xira em 1971 já estavam completamente abandonadas (Leite, 1979, p. 19). No Montijo, em 1964 existiam 24 marinhas em produção e em 1989 já apenas se registavam três como produtivas (Câmara Municipal do Montijo, 2001, p. 15).

Para se ter uma correspondência em termos nacionais, importa notar que dos 28.449 ha de sapal existentes ao longo de toda a costa de Portugal (zonas costeiras com características ecológicas específicas e sujeitas ao fluxo das marés), em 1956 apenas 6.214 ha estavam classificados como produtivos para extração de sal marinho, e em 1976 só 2.384 ha estavam afetos a esta atividade. Significa isto que, neste último ano, havia 26.065 ha de sapal sem qualquer tipo de aproveitamento, excetuando-se 200 ha no Algarve, 60 ha no estuário do Sado e 45 ha no estuário do Tejo, onde existia aproveitamento como viveiros de peixe (Leite, 1979, p. 9).²⁰¹

“No vinténio 1956-75 e relativamente a 1956, verificou-se um abandono de áreas salineiras da ordem dos 61.6% (correspondente a 13.5% do total de sapal) com o consequente aumento, da mesma ordem de grandeza, da área total de sapal improdutivo; conclui-se que, neste período, o abandono foi total, como por exemplo os casos de Óbidos, Vila Franca de Xira e Barreiro” (Leite, 1979, p. 9).

Os motivos de abandono das marinhas eram vários, alguns já os referimos, mas podemos destacar a improdutividade resultante da simbiose de salinas pequenas com mão-de-obra muito intensiva, especialmente a norte do Tejo onde o custo de mão-de-obra chegava a representar 80% dos custos totais de produção, o que naturalmente trazia problemas de ordem económico-financeira. A situação agravou com a concorrência do sal estrangeiro a preços mais baixos e com a substituição do sal pelas câmaras de frio na congelação do peixe. Em consequência, levava à falência das salinas menos produtivas e economicamente menos rentáveis. No salgado do Tejo, também no do Sado e no do Algarve, tinham sido feitos enormes investimentos na década de 1970 com vista à modernização e mecanização das salinas, fazendo destas unidades as mais produtivas e rentáveis do país (Leite, 1979, p. 10-11).

²⁰¹ Em 1977, nos rios Tejo e Sado, estavam em laboração em regime de exclusividade a esta cultura oito estabelecimentos piscícolas com uma área total de cerca de 100 ha, e ocupavam antigas salinas marinhas (Leite, 1980, p. 36).

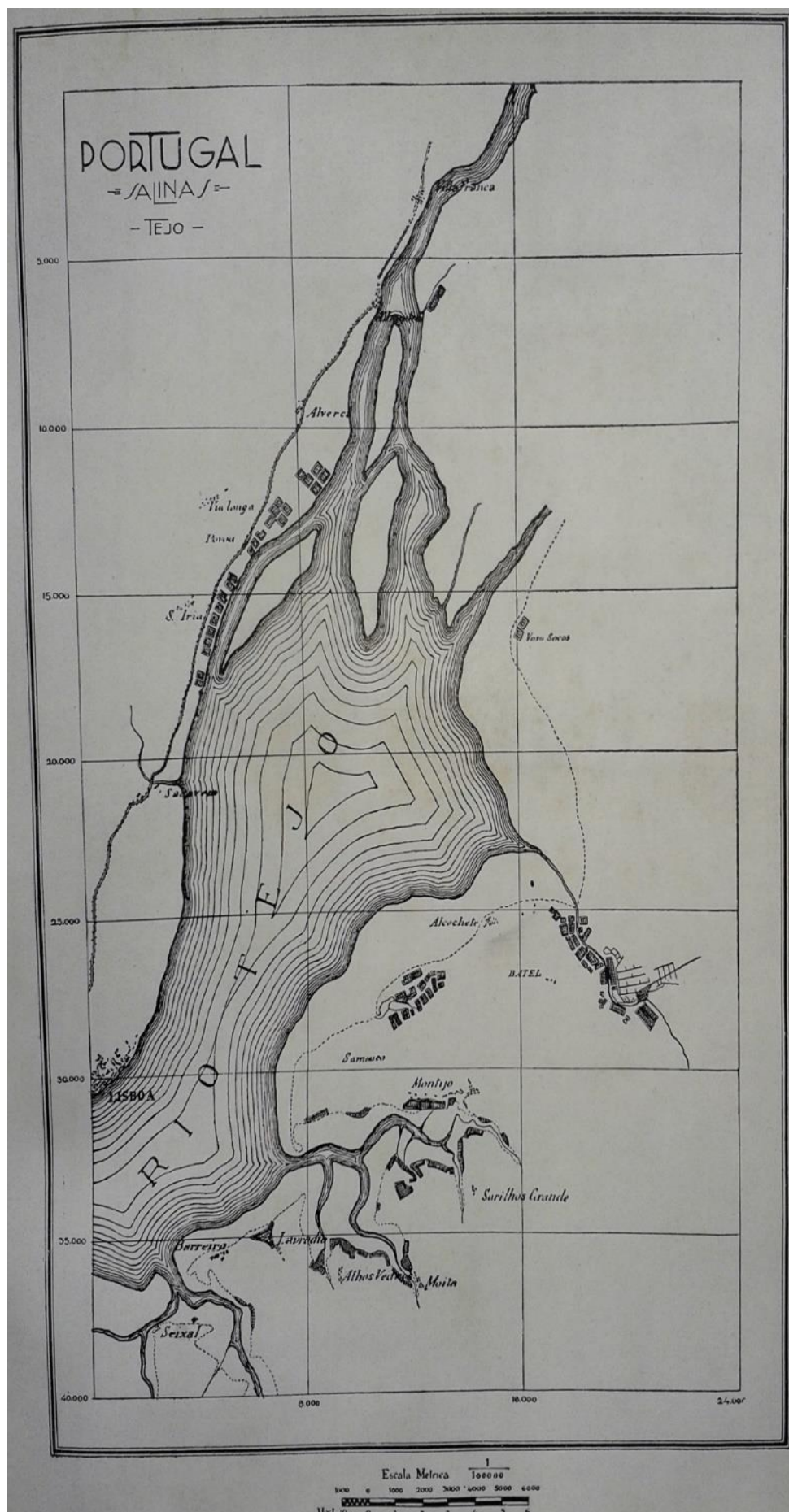


FIGURA 56 | Mapa das salinas do Tejo em 1932.

Fonte: Lepierre, 1936, p. 33.



FIGURA 57 | Carregamento de sal das fragatas de Alcochete para um vapor no Porto de Lisboa. Descarga mecânica e à cabeça).

Fonte: Dias de Sousa, fotógrafo. *in*. Lepierre, 1936, S/p (entre as páginas 184 e 185).

(página intencionalmente deixada em branco)

