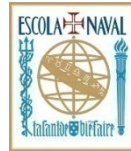


Universidade de Lisboa

Faculdade de Letras

Escola Naval



SESIMBRA E O MAR

EPISÓDIOS HISTÓRICOS - 1860/1926

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em História Marítima

Norberto José Sanches Ruivo

Orientador: Prof. Doutor Augusto António Alves Salgado

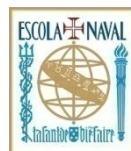
2024

SESIMBRA E O MAR
Episódios Históricos -1860/1926

Universidade de Lisboa

Faculdade de Letras

Escola Naval



SESIMBRA E O MAR

EPISÓDIOS HISTÓRICOS - 1860/1926

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em História Marítima

Norberto José Sanches Ruivo

Orientador: Prof. Doutor Augusto António Alves Salgado

2024

ao mar que tantas alegrias e tristezas nos dá

DEDICATÓRIA

Este meu trabalho é dedicado aos homens do mar de Sesimbra.

AGRADECIMENTOS

Agradecimento a todos os que contribuíram para que eu desde pequenino tivesse este bichinho pelo mar.

Agradecimento a todos os que disponibilizaram as mais variadas informações utilizadas neste trabalho, assim como a todas as pessoas que, de uma forma ou de outra, contribuíram para aperfeiçoar os meus conhecimentos nestas matérias.

Especial agradecimento ao Prof. Doutor Augusto António Alves Salgado, pelo apoio dado durante a execução da presente dissertação.

RESUMO E PALAVRAS-CHAVE

A vila de Sesimbra fica situada a 40 quilómetros a sul de Lisboa, a sua costa rica em peixe e virada a sul proporciona bom abrigo durante grande parte do ano. A partir do século XV, com o desenvolvimento da pesca e da construção naval, a população foi-se deslocando do castelo para a baía, passando a vila a ficar situada junto ao mar.

O objetivo da presente dissertação de mestrado é o de melhorar o conhecimento da história de Sesimbra e da sua relação com o mar, no período compreendido entre 1860 e 1926.

Pesquisas efetuadas: Após averiguação da informação existente em livros, teses e outros artigos, procedeu-se à pesquisa e compilação de informação nos Arquivos Históricos da Marinha, da Guarda Nacional Republicana e das Comunicações, no Arquivo Municipal de Sesimbra, Biblioteca Central de Marinha e Museu de Marinha. Os documentos foram fotografados, tendo-se criado um ficheiro digital, que serviu de base à elaboração da dissertação.

Assuntos da dissertação:

Após a introdução, é mencionada a metodologia que foi utilizada e feita referência a Sesimbra, seu território, história e demografia. Faz-se depois referência às questões relacionadas com a pesca, estatísticas, pessoal, embarcações, venda do peixe, descrição das artes de pesca e questões relacionadas com o seu exercício, nomeadamente da pesca do anzol, das redes e das armações de sardinha à valenciana.

Em seguida, é feita referência às autoridades civis, militares e marítimas presentes em Sesimbra, aos faróis, ao Semáforo do Cabo Espichel, ao telégrafo e aos telefones, e ainda aos processos e sentenças da autoridade marítima.

É feita depois referência aos socorros e naufrágios ocorridos na costa de Sesimbra, aos eventos relacionados com a 1ª Guerra Mundial e às diversas embarcações que demandavam o porto de Sesimbra. Por último, é efetuada a análise do trabalho realizado e tiradas as ilações finais.

Palavras-chave: Sesimbra; Mar; História; Pescas; Autoridades.

ABSTRACT AND KEYWORDS

Sesimbra is located 40 kilometres south of Lisbon, its coast is rich in fish and faces south providing good shelter for most of the year. From the 15th century onwards, with the development of fishing and shipbuilding, the population moved from the castle to the bay, the village then became located next to the sea.

The purpose of this master's dissertation is to improve the knowledge of the history of Sesimbra and its relationship with the sea, in the period between 1860 and 1926.

Research carried out: After investigating the existing information in books, in academic theses and in other articles, research and compilation of information was carried out in Arquivo Histórico da Marinha, Arquivo Histórico da Guarda Nacional Republicana, Arquivo Histórico das Comunicações, Arquivo Municipal de Sesimbra, Biblioteca Central de Marinha and Museu de Marinha¹. The documents were photographed, and a digital file was created, which served as the basis for the execution of the master's dissertation.

Dissertation topics:

After the introduction, the methodology that was used is mentioned and reference is made to Sesimbra, its territory, history and demography. Reference is then made to issues relating to fishing, statistics, personnel, vessels, sale of fish, description of fishing gear and issues related to its exercise, particularly hook fishing, net fishing and fishing with sardine traps in the Valencian style.

Reference is made to the civil, military and maritime authorities present in Sesimbra, the lighthouses, the Cabo Espichel Semaphore Station, the telegraph and telephones and also the processes and sentences of the maritime authority.

Reference is made to the rescues and shipwrecks that occurred on the coast of Sesimbra, to the events related to the World War I and to the various vessels that demanded the port of Sesimbra. Finally, the work carried out is analysed and final conclusions are drawn.

Keywords: Sesimbra; Sea; History; Fishery; Authorities.

¹ Portuguese Historical Archives of the Navy, Republican National Guard and Communications. Municipal Archive of Sesimbra, Central Library of the Navy and Navy Museum.

ÍNDICE GERAL

FOLHA DE ROSTO.....	I
EPÍGRAFE.....	II
DEDICATÓRIA.....	III
AGRADECIMENTOS.....	IV
RESUMO E PALAVRAS-CHAVE.....	V
ABSTRACT AND KEYWORDS.....	VI
ÍNDICE GERAL.....	VII
ÍNDICE DE FIGURAS.....	XI
LISTAS DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS.....	XIII
<u>INTRODUÇÃO</u>	1
<u>1 - METODOLOGIA UTILIZADA</u>	5
<u>2 - SESIMBRA - ENQUADRAMENTO E EVOLUÇÃO</u>	9
<u>3 - A IMPORTÂNCIA DA PESCA</u>	15
3.1 - AS ESTATÍSTICAS DA PESCA.....	15
3.2 - RELATÓRIO DE BALDAQUE DA SILVA SOBRE SESIMBRA - 1897	32
<u>4 - O PESSOAL MARÍTIMO</u>	39
4.1 - INSCRIÇÃO MARÍTIMA, CÉDULAS E CARTAS.....	39
4.2 - MARÍTIMOS A TRABALHAR NOUTROS LOCAIS.....	45
<u>5 - AS EMBARCAÇÕES DE SESIMBRA</u>	49
5.1 - EMBARCAÇÕES CONSTRUÍDAS, CARACTERÍSTICAS E DESENHOS.....	49
5.2 - OS CONSTRUTORES NAVAIS DE SESIMBRA - 1926	54
5.3 - AS PRIMEIRAS EMBARCAÇÕES MOTORIZADAS DE SESIMBRA.....	55
<u>6 - AS PESCAS EM SESIMBRA</u>	59
6.1 - DESCRIÇÃO DAS ARTES DE PESCA.....	59
6.1.1 - DESCRIÇÃO DOS APARELHOS DE REDE.....	60
6.1.2 - DESCRIÇÃO DOS APARELHOS DE ANZOL.....	68
6.1.3 - DESCRIÇÃO DE OUTROS APARELHOS DE PESCA.....	71
6.2 - A PESCA DO ANZOL.....	73
6.2.1 - VALORES ESTATÍSTICOS.....	73
6.2.2 - FORNECIMENTO DO PEIXE PARA ISCO.....	75

6.2.3 - CONFLITOS.....	77
6.3 - A PESCA DAS REDES.....	80
6.3.1 - PESCA COM ARTES XÁVEGAS E CHINCHORROS.....	80
6.3.2 - PESCA DE ARRASTAR OU DE CERCAR PARA BORDO.....	83
6.3.3 - PESCA DAS SACADAS.....	85
6.3.4 - AS TRINEIRAS A REMOS.....	86
6.4 - OS OUTROS TIPOS DE PESCA.....	89
6.4.1 - PESCA DE ATUNS E ALBACORAS.....	89
6.4.2 - PESCA E DEPÓSITOS DE LAGOSTAS.....	91
6.4.3 - PESCA COM DINAMITE E PESCA DE ARRASTO A VAPOR.....	94
6.5 - AS MATRÍCULAS DOS BARCOS DE PESCA.....	96
6.6 - A VENDA DO PEIXE.....	100
<u>7 - AS ARMAÇÕES DE PESCA DA SARDINHA.....</u>	<u>104</u>
7.1 - DESCRIÇÃO DAS ARMAÇÕES DE SARDINHA À VALENCIANA.....	106
7.2 - CONCESSÃO DOS LOCAIS E ARMAÇÕES EXISTENTES.....	113
7.2.1 - CONCESSÕES INICIAIS E CONFLITOS ENTRE ARMADORES.....	113
7.2.2 - AS ARMAÇÕES DA COSTA DE SESIMBRA.....	121
7.2.3 - CONCESSIONÁRIOS EM VÁRIAS LOCALIDADES.....	126
7.3 - AS CONDIÇÕES DO CONTRATO NAS MATRÍCULAS DO PESSOAL.....	127
7.3.1 - O CONTRATO DE 1914.....	128
7.3.2 - OS DIFERENTES CONTRATOS - 1901 A 1926.....	130
7.3.3 - AS ARMAÇÕES “AGULHA” E “COVA”.....	135
7.4 - O PESSOAL DAS ARMAÇÕES.....	135
7.4.1 - AS MATRICULAS DAS ARMAÇÕES EM 1916 E 1917	136
7.4.2 - OS ACIDENTES DE TRABALHO.....	138
7.4.3 - O ALOJAMENTO DAS COMPANHAS.....	140
7.5 - O CONFLITO QUE OCORREU EM ABRIL DE 1900.....	144
7.6 - AS ARMAÇÕES “POMBEIRA” E “ANGRA DO ESPICHEL”.....	153
<u>8 - AUTORIDADES E INSTITUIÇÕES DO ESTADO EM SESIMBRA.....</u>	<u>163</u>
8.1 - A CÂMARA MUNICIPAL.....	163
8.2 - A ALFÂNDEGA E A GUARDA-FISCAL.....	170
8.3 - A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.....	177
8.4 - A DELEGAÇÃO MARÍTIMA.....	179

8.4.1- OS DELEGADOS MARÍTIMOS.....	180
8.4.2 - O PESSOAL.....	189
8.4.3 - AS INSTALAÇÕES DA DELEGAÇÃO MARÍTIMA.....	190
8.4.4 - AS FUNÇÕES DA DELEGAÇÃO MARÍTIMA.....	194
8.5 - OS FARÓIS.....	201
8.5.1 - O FAROL DO CABO ESPICHEL	201
8.5.2 - O FAROL DO FORTE DO CAVALO	205
8.5.3 - OS FAROLINS DE SESIMBRA.....	207
8.5.4 - O ABASTECIMENTO DOS FARÓIS.....	211
8.6 - O SEMÁFORO DO CABO ESPICHEL, O TELÉGRAFO E OS TELEFONES...	214
8.6.1 - A REDE TELEGRÁFICA.....	214
8.6.2 - A ESTAÇÃO SEMAFÓRICA DO CABO ESPICHEL.....	216
8.6.3 - A REDE TELEFÓNICA.....	221
<u>9 - PROCESSOS E SENTENÇAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA.....</u>	<u>223</u>
9.1 - DETIDOS À ORDEM DA DELEGAÇÃO MARÍTIMA EM 1916.....	223
9.2 - AUTOS, PROCESSOS, SENTENÇAS E DETENÇÕES.....	230
<u>10 - MAU TEMPO, SOCORROS E NAUFRÁGIOS</u>	<u>235</u>
10.1 - NAUFRÁGIOS DE EMBARCAÇÕES DE PESCA - ESTATÍSTICAS.....	235
10.2 - MAU TEMPO E METEOROLOGIA.....	236
10.3 - OS SOCORROS A NÁUFRAGOS.....	238
10.4 - SOCORRO E NAUFRÁGIOS NA COSTA DE SESIMBRA.....	244
10.4.1- OPERAÇÕES DE SOCORRO.....	244
10.4.2 - CABO ESPICHEL - INFORMAÇÃO E AUXÍLIO.....	247
10.4.3 - NAUFRÁGIOS DE EMBARCAÇÕES DE PESCA.....	249
10.4.4 - NAUFRÁGIOS NA COSTA DE SESIMBRA.....	253
10.4.5 - O NAUFRÁGIO DO “MARIE GRÉCE”.....	254
10.4.6 - O NAUFRÁGIO DO “NUMÂNCIA”.....	257
<u>11 - O MAR DE SESIMBRA E A GRANDE GUERRA.....</u>	<u>271</u>
11.1 - GRANDE GUERRA - SESIMBRA.....	271
11.2 - SERVIÇO DE BARRAGENS - LISBOA / EMBARCAÇÕES DE SESIMBRA...	278
11.3 - SUBMARINOS - EMBARCAÇÕES AFUNDADAS / COSTA DE SESIMBRA...	281

<u>12 - OUTRAS EMBARCAÇÕES NO PORTO DE SESIMBRA</u>	287
12.1 - MATRÍCULAS DE CABOTAGEM - 1894/1909.....	287
12.2 - EMBARCAÇÕES ENTRADAS E SAÍDAS DE SESIMBRA EM 1894.....	289
12.3 - EMBARCAÇÕES ENTRADAS E SAÍDAS DE SESIMBRA - 1897/1919.....	290
<u>CONCLUSÃO</u>	295
 BIBLIOGRAFIA.....	 299
GLOSSÁRIO.....	305
LISTA DE APÊNDICES.....	317
LISTA DE ANEXOS.....	319

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura nº 1 - População de Sesimbra - 1820/1930.....	14
Figura nº 2 - Pesca vendida em 1886 nas diferentes zonas de Portugal Continental e em Sesimbra.....	16
Figura nº 3 - Sardinha pescada em Portugal - 1896 / 1926.....	25
Figura nº 4 - Sardinha pescada em Sesimbra - 1896 / 1926.....	25
Figura nº 5 - Sardinha pescada em Portugal e em Sesimbra - 1896 / 1926.....	26
Figura nº 6 - Subida dos Preços - 1844 / 1926.....	27
Figura nº 7 - Pesca vendida em Sesimbra - 1886 / 1926.....	28
Figura nº 8 - Sardinha vendida em Sesimbra - 1886 / 1926.....	28
Figura nº 9 - Peixes diversos vendidos em Sesimbra - 1886 / 1926.....	29
Figura nº 10 - Arte das Sacadas.....	60
Figura nº 11 - Enchelevar (pesca ao engodo)	61
Figura nº 12 - Tarrafa.....	62
Figura nº 13 - Arte Xávega.....	64
Figura nº 14 - Componentes de uma arte de arrastar.....	65
Figura nº 15 - Esquema dum “Aparelho” de anzol ou Espinhel.....	69
Figura nº 16 - Taloeiras de chumbo e de madeira; Covo de rede.....	72
Figura nº 17 - Arpão ou fiska das toninhas; Agulha de fazer rede.....	72
Figura nº 18 - Esquema de uma armação de sardinha à valenciana.....	104

Figura nº 19 - Armação fixa de sardinha à valenciana.....	107
Figura nº 20 - Armações de sardinha na costa de Sesimbra em 1899.....	123
Figura nº 21 - Telegramas enviados da Delegação Marítima de Sesimbra para a Capitania de Setúbal relativos ao naufrágio do “Numância”.....	261
Figura nº 22 – Comunicações enviadas à Capitania de Setúbal e à Delegação Marítima de Sesimbra sobre a remoção de destroços do “Numância”.....	269

LISTAS DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

- AHG NR - Arquivo Histórico da Guarda Nacional Republicana.
- AHM - Arquivo Histórico da Marinha.
- AMS - Arquivo Municipal de Sesimbra.
- APLSS - Arquivo dos Portos de Lisboa Setúbal e Sesimbra.
- BNP - Biblioteca Nacional de Portugal.
- Cx. - Caixa.
- Capitania de Setúbal - Capitania do Porto de Setúbal.
- CPS - Capitania do Porto de Setúbal.
- Delegação Marítima - Delegação Marítima de Sesimbra.
- Delegado Marítimo - Delegado Marítimo de Sesimbra.
- DMC - Departamento Marítimo do Centro.
- DMS - Delegação Marítima de Sesimbra.
- Doc. - Documento.
- E. R. M.^{ce} ou E. R. M^{ce} - Espera receberá mercê.
- FPC - Fundação Portuguesa das Comunicações.
- GF - Guarda-Fiscal.
- GNR - Guarda Nacional Republicana.
- IH - Instituto Hidrográfico
- MM - Museu de Marinha
- OGCG - Ordem Geral do Comando Geral (Guarda Nacional Republicana).
- PD - Processos Diversos.
- RCE - Registo de Correspondência Expedida.

INTRODUÇÃO

O período de 1860 a 1926 vai desde o Fontismo e o desenvolvimento que se verificou por todo o país, passando pelo final da monarquia e pela 1ª República, com todas as convulsões que ocorreram. Período que abrange ainda a Grande Guerra e as suas sequelas.

Sesimbra, vila virada para o mar e para a pesca, sem espaço nem vocação para as coisas da terra. Localizada a menos de um dia de marcha de Lisboa, para onde era escoada grande parte da sua pesca, estava ainda suficientemente distante, para não ser parte dos arredores da capital.

A costa de Sesimbra rica em peixe e virada a sul proporcionava bom abrigo durante grande parte do ano. Os seus pescadores tinham por hábito dividir o produto da pesca por partes, se pescavam todos ganhavam, se não pescavam ninguém ganhava.

Desde há séculos que havia armações de sardinha em Sesimbra, estas atingiram o seu apogeu no período em estudo, passando a ser encaradas como qualquer outro modo de produção capitalista. Os seus pescadores, com percentagem na pesca, mas também com salário diário, eram naturalmente encarados como operários marítimos. As alterações nessa relação, entre os armadores e os pescadores, passaram a ser fonte habitual de conflitos.

Os pescadores das outras artes, e os seus proprietários, habitualmente eles também pescadores, continuaram a receber por partes, sendo aí os conflitos muito menores. Na realidade, grande número de conflitos ocorriam, quando diversas embarcações queriam pescar nos mesmos locais, o que provocava constrangimentos e avarias nos seus aparelhos. Eram frequentes os conflitos de interesses entre as armações e as outras artes.

Nos finais do século XIX começou a surgir a pesca de arrasto a vapor, que deslocando pesados aparelhos pelo fundo, começou a fragilizar os ecossistemas, originando escassez nas capturas. Por outro lado, o seu peixe, obtido por processos mecânicos com maior rentabilidade, passou a ser concorrente direto do peixe obtido pelas artes tradicionais. Junte-se a isso, os danos que provocavam nos aparelhos de pesca das

outras artes, quando pescavam nos mesmos sítios. Se houve alguma unanimidade entre os atores das diversas artes de pesca de Sesimbra, ela foi seguramente a de condenar esse método de pesca.

«A 14 de outubro de 1820, chegou a Lisboa o navio “Conde de Palmela”, o primeiro vapor a navegar com pavilhão português»¹. “*Motor - vela e remos*”, era essa a forma como os *Certificados do registo de propriedade* referiam, mais de cem anos depois, o modo de locomoção de todas as embarcações de pesca de Sesimbra. Efetivamente, dado aí não existir porto de abrigo, o que obrigava as embarcações a serem varadas quando existia mau tempo, tal limitou o tamanho das embarcações e não permitiu a existência de arrastões a vapor, dado o seu tamanho.

Só no ano de 1926 começaram a ser montados os primeiros motores em embarcações de Sesimbra, motores esses a explosão e não já a vapor², curiosamente, nesse mesmo ano, a Delegação Marítima de Sesimbra (em diante designada por Delegação Marítima), passou a ter uma máquina de escrever.³ Sinais que evidenciam a mecanização, que estava acontecendo em muitas atividades.

O período sobre o qual se debruça a presente dissertação termina em 1926 com a chegada do Estado Novo. Apesar de todas as alterações que foi havendo ao longo do período em estudo, com a chegada do *progresso*, só no final da década de quarenta do século XX, com a construção do porto de abrigo, se poderá afirmar que Sesimbra passou a estar em sintonia com *ele*, quebrando-se assim um ciclo, que provocava muitas vezes a existência de fome nessa vila, quando o mau tempo se prolongava.

O objetivo da presente dissertação de mestrado é o de melhorar o conhecimento da história de Sesimbra e da sua relação com o mar, no período compreendido entre 1860 e 1926. Conhecimento esse, não só relativo à pesca e aos pescadores, mas também extensivo aos outros atores em presença, nomeadamente armadores, autoridades civis, fiscais e policiais, autoridades marítimas, faróis, socorros a náufragos, construção naval, transportes de cabotagem, etc.

¹ Primeiro Vapor Português Efeméride - Marinha. (<https://www.marinha.pt/pt/media-center/efemerides/Paginas/Efemeride-Primeiro-Vapor-Portugues.aspx>), [23/01/2024].

² Comissão Central de Pescarias, *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes no Ano de 1929, comparada com os anos de 1925 a 1928*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1930.

³ Arquivo Histórico da Marinha (em diante AHM), 313 - Delegação Marítima de Sesimbra (em diante DMS), Nº 43 - Processos Diversos (em diante PD) 1926.

Pretendeu-se obter conhecimento das técnicas de pesca utilizadas na altura e das estatísticas, que permitam quantificar essas atividades. Conhecimento dos conflitos ocorridos, suas causas e repercussões. Conhecimento do modo como viviam os pescadores e dos seus problemas. Conhecimento igualmente das mudanças que foram ocorrendo ao longo do período em estudo.

Pretendeu-se de igual forma conhecer os acontecimentos relacionados com a Grande Guerra, bem como os naufrágios e outros eventos marítimos que ocorreram em Sesimbra ou na sua costa.

Fruto da pesquisa efetuada, foi encontrada muita documentação inédita, que é referida na dissertação, tal originou que o seu texto tenha alguma extensão. Ao texto em si, acresce ainda os elementos pré e pós textuais.

Após a introdução, é mencionada a metodologia que foi utilizada na dissertação, sendo em seguida feita referência ao território, à história e à demografia de Sesimbra.

É feita referência à pesca, começando-se por mencionar os valores estatísticos e o relatório, que Baldaque da Silva apresentou ao Conselho do Almirantado em 1897, intitulado “A indústria da pesca em Sesimbra“. São referidas as questões relacionadas com o pessoal marítimo, com as matrículas e com as embarcações de Sesimbra. É feita a descrição das diversas artes de pesca que existiam, recorrendo-se à informação da época. São referidos depois diversos assuntos relacionados com a pesca do anzol, com a pesca das redes e com os outros tipos de pesca e ainda com a venda do peixe.

As armações de pesca de sardinha são em seguida mencionadas, sendo descrita a composição de uma armação à valenciana, feita referência às concessões dos locais, às diversas armações que existiam, ao pessoal e às condições do seu contrato, aos conflitos que ocorreram e às armações “Pombeira” e “Angra do Espichel”, que dentro todas, foram as que ocuparam as posições mais desfavoráveis.

As autoridades civis, militares e marítimas presentes em Sesimbra, são depois mencionadas, com especial destaque para a Guarda-Fiscal e para a Delegação Marítima. Faz-se depois referências aos faróis, à Estação Semafórica do Cabo Espichel, ao telégrafo, aos telefones e aos processos e sentenças da autoridade marítima.

A estatística dos naufrágios das embarcações de pesca, a meteorologia, o salvavidas, as operações de socorro e os diversos naufrágios ocorridos na costa de Sesimbra são depois mencionados, sendo descritos com maior detalhe os naufrágios dos navios *Marie Gréce* e *Numância*, que ocorreram ambos em 1916. São igualmente referidos vários acontecimentos relacionados com os destroços do *Numância*, que foram ocorrendo ao longo do tempo.

Diversos eventos ocorridos na costa de Sesimbra, relacionados com a 1ª Guerra Mundial, são igualmente mencionados. É também feita referência ao movimento das embarcações, que demandavam o porto de Sesimbra, muitas delas efetuando o transporte de mercadorias. Por último, é efetuada a análise do trabalho realizado e tiradas as ilações finais.

De forma a compilar, organizar e ajudar a interpretar a informação, foram elaborados vários quadros, que são mencionados e analisados ao longo do texto e que estão apresentados em apêndice. Esses quadros têm informação relativa às estatísticas das pescas, às embarcações naufragadas, às características das embarcações e aos seus construtores, às autoridades marítimas e ao seu pessoal, às matrículas de várias artes de pesca, ao pessoal marítimo e suas origens, às embarcações entradas e saídas do porto de Sesimbra, aos concessionários das armações, à legislação sobre as pescas etc.

São igualmente apresentados diversos anexos, que ajudam à compreensão dos assuntos abordados. Esses anexos constam de fotografias, desenhos de embarcações, extratos de cartas de navegação, plantas da vila de Sesimbra, mapas e esquemas relacionados com as armações, com a toponímica da costa marítima ou ainda com a rede telegráfica existente na altura. São apresentadas cópias de matrículas de diversas artes e tipos de embarcações, de inscrições marítimas e de folhas de registos de entradas e de saídas de embarcações do porto de Sesimbra. São também apresentadas algumas cópias de informações relacionadas com a Estação Semafórica do Cabo Espichel, com o naufrágio do *Numância* e com a remoção dos seus destroços.

1 - METODOLOGIA UTILIZADA

Tendo como objetivo recolher e analisar informação relativa a Sesimbra e à sua atividade marítima, no período compreendido entre os anos de 1860 e de 1926, para elaboração da dissertação de mestrado, foi seguida a metodologia que abaixo se refere:

Procedeu-se inicialmente à compilação de informação, existente em livros, monografias, teses académicas, artigos e outras publicações, relativa à história de Sesimbra e da sua atividade marítima, com especial destaque para a que dizia respeito ao século XIX e parte inicial do século XX.

Os livros que existem, sobre Sesimbra, estão em grande parte disponíveis na biblioteca municipal dessa localidade. Foi igualmente possível obter diversa informação na internet, nomeadamente a relativa a alguns trabalhos académicos e artigos publicados por diversas entidades, nomeadamente pela Câmara Municipal de Sesimbra (em diante designada por Câmara Municipal).

A informação assim obtida foi analisada, de forma a se entender a sua credibilidade e utilidade para o trabalho a efetuar.

Procedeu-se em seguida à compilação de informação existente nas seguintes entidades: Arquivo Histórico da Marinha; Arquivo Municipal de Sesimbra; Arquivo Histórico das Comunicações; Arquivo Histórico da Guarda Nacional Republicana; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra; Biblioteca Central de Marinha; Museu de Marinha e Instituto Hidrográfico.

No Instituto Hidrográfico e no Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, foi possível obter cópia de cartas de navegação da época, que abrangem a zona de Sesimbra. A informação existente no citado arquivo, sobre Sesimbra e relativa à época em estudo, é quase nula, dado o seu porto de abrigo ter sido construído somente em meados do século XX.

No Museu de Marinha foi obtida alguma informação fotográfica e os desenhos das embarcações utilizadas em Sesimbra. Na Biblioteca Central de Marinha foi recolhida informação de algumas publicações não existentes no Arquivo Histórico da Marinha.

No Arquivo Histórico da Guarda Nacional Republicana, que contém a documentação da extinta Guarda-Fiscal, foi recolhida informação relativa à criação dessas duas forças militares, assim como a referente ao número de efetivos, além de outras informações relativas aos seus postos em Sesimbra. Refira-se que o grosso da documentação respeitante à Guarda-Fiscal está em fase de classificação e não acessível.

No Arquivo Histórico das Comunicações foi obtida informação relativa ao farol e à Estação Semafórica do Cabo Espichel, assim como informação relativa às redes telegráficas e telefónicas existentes na altura.

No Arquivo Municipal de Sesimbra foram obtidos diversos elementos, como fotografias, cédulas marítimas de pescadores, livros de pagamentos às companhias das armações, plantas da vila de Sesimbra, etc.

O Arquivo Histórico da Marinha foi porém a grande fonte de informação do presente trabalho. Aí foi pesquisada a documentação pertencente à Delegação Marítima de Sesimbra, assim como a documentação pertencente às “Pescarias”. Esta última documentação, abrangendo o período de 1811 a 1910 e perfazendo um total de 40 caixas, está arquivada por ordem cronológica e engloba o conjunto das pescas de todo o país.

No Arquivo Histórico da Marinha foi também pesquisada documentação pertencente à Capitania do Porto de Setúbal (em diante designada por Capitania de Setúbal), ao Departamento Marítimo do Centro, aos Faróis, etc. Foram também aí consultadas diversas publicações, com especial destaque para as *Listas da Armada* e para as *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes* (em diante designadas por *Estatística das Pescas*).

No decorrer das pesquisas, foram surgindo referências a livros ou a outras publicações, que foi necessário investigar também. Tal aconteceu, por exemplo, com alguns livros sobre as pescas ou sobre a legislação com elas relacionadas. A alguns foi possível aceder no Arquivo Histórico da Marinha, a outros através da internet.

Para ajudar à compreensão de alguns dados estatísticos, houve a necessidade de pesquisar vários assuntos, como seja o aumento dos preços em Portugal no período em estudo, ou a determinação das quantidades de sardinha pescada ao longo dos anos. Em ambos os casos foi utilizada informação proveniente de fontes credíveis.

As pesquisas feitas nos arquivos foram acompanhadas por notas escritas e por fotografia de todos os documentos, que pudessem vir a ter interesse para a dissertação. Foram também nalguns casos obtidas cópias ou digitalizações de documentos. De forma a facilitar a organização da informação, foram igualmente fotografadas as caixas e os invólucros, que continham os documentos e suas identificações, as capas das publicações consultadas, as respetivas referências bibliográficas, etc.

Em paralelo com as pesquisas realizadas, foi-se efetuando a organização da informação recolhida, que passou numa primeira fase por selecionar das diferentes fotografias a cada documento, a que estava mais nítida ou que ilustrava melhor o que se pretendia. O arquivo digital foi crescendo com o desenrolar das pesquisas, ficando os documentos fotografados organizados de forma análoga à existente no arquivo que lhes deu forma.

Aquando da pesquisa efetuada no Arquivo Histórico da Marinha, foram recolhidos dados, de forma a ser possível efetuar quadros-resumo, relativos a diversos assuntos. Refira-se como exemplo, as listagens dos Capitães do Porto de Setúbal e dos Delegados Marítimos de Sesimbra, ou a listagem dos Construtores / Carpinteiros Navais de Sesimbra, ou ainda a Relação dos Detidos em Sesimbra, à ordem da Delegação Marítima no ano de 1916, etc. Esses quadros são apresentados em apêndice.

Com base na informação existente nas *Estatística das Pescas*, procedeu-se à elaboração de vários quadros, contendo os elementos referentes a Sesimbra, e também referentes a totais nacionais, em alguns casos. Esses quadros são igualmente apresentados em apêndice. Foram também elaborados gráficos, apresentados no texto da dissertação.

Houve a necessidade de organizar a informação pertencente à Delegação Marítima de Sesimbra e às Pescarias, de forma à mesma poder ser pesquisada por assuntos, dada a elevada quantidade de documentos aí fotografados. Como tal, procedeu-se à identificação e rotulagem de todos os ficheiros digitais, provenientes desses dois fundos. Tendo como base essa rotulagem, foi efetuado um quadro Excel, referindo os diversos assuntos e sua importância, que cada pasta continha, servindo assim de *mapa*, para encontrar os documentos necessários, aquando da elaboração do texto da dissertação.

Não houve necessidade de efetuar um procedimento análogo, para a informação obtida nos outros fundos do Arquivo Histórico da Marinha, ou nos outros arquivos, dado a mesma ser significativamente menor, e como tal, mais facilmente identificável.

Foi obtida cópia de desenhos, mapas, cartas de navegação, fotografias e de outros documentos, que por se entenderem relevantes, são apresentados em anexo.

Após a recolha e organização da informação, procedeu-se à elaboração do texto da dissertação. Sendo, nessa fase, feita a seleção final dos documentos a referir em cada um dos assuntos a tratar. Houve também a necessidade, nessa fase, de se obterem algumas informações adicionais, de forma a se poder expor com rigor e clareza alguns assuntos abordados. Tal aconteceu por exemplo, com o assunto respeitante às técnicas de pesca utilizadas em Sesimbra, algumas caídas há muito em desuso, que obrigou à pesquisa frequente na internet, de sítios relacionados com a atividade da pesca.

Procedeu-se depois à elaboração da conclusão e das informações iniciais e finais da dissertação. Por último, foram efetuadas as formatações, a revisão e as correções finais.

Síntese da metodologia utilizada:

- Pesquisa bibliográfica em livros, teses académicas, artigos e outras publicações, para conhecer o estado da arte e eventual utilização como fontes secundárias;
- Recolha de documentação em vários arquivos e outras entidades (fontes primárias);
- Análise prévia e organização da informação;
- Tratamento da informação com a elaboração de quadros, resumos, gráficos, etc.;
- Rotulagem da informação e elaboração do seu mapeamento;
- Análise e seleção da informação a utilizar para cada um dos assuntos, e elaboração do respetivo texto da dissertação;
- Recolha e análise de informação adicional, quando necessário, e elaboração do texto respetivo;
- Elaboração da conclusão e dos elementos pré e pós textuais da dissertação;
- Execução das correções, revisão, paginação e formatação final da dissertação.

2 - SESIMBRA - ENQUADRAMENTO E EVOLUÇÃO

O espaço

A vila de Sesimbra fica a 40 quilómetros a sul de Lisboa e a 30 quilómetros a oeste-sudoeste da cidade de Setúbal. A sua baía fica quase a meia distância entre a foz do Rio Sado e o Cabo Espichel. Essa costa com 12 milhas de extensão desenvolve-se na direção leste-nordeste oeste-sudoeste. A costa de Sesimbra está abrigada dos ventos do quadrante norte e exposta aos ventos do quadrante sul. Na prática, essa costa tem mais parecenças com a costa algarvia, do que com o resto da costa ocidental de Portugal.

Entre o Portinho da Arrábida, perto da foz do Sado e o Cabo Espichel, com exceção da baía de Sesimbra, a costa é sempre escarpada. As poucas praias existentes são de pequenas dimensões, quer em extensão quer em largura, sendo usualmente difíceis os seus acessos por terra. Apresenta-se em anexo o “Mapa Toponímico da Costa da Arrábida - Espichel”, que refere os diversos pontos notáveis dessa costa.

A baía de Sesimbra tem cerca de 2,5 quilómetros de extensão. A sua praia, com perto de 2 quilómetros de comprimento, tem uma largura relativamente pequena. Durante o Inverno, devido à remoção das areias, a largura ficava ainda mais reduzida, ou era mesmo inexistente. Tal obrigava, antes da construção do porto de abrigo, a varar as embarcações nas ruas da vila quando havia mau tempo. A parte poente da baía, mais fechada e tendo uma configuração quase norte-sul, terminava numa pequena Angra mais abrigada.

Grande parte da vila está construída no início duma encosta, que termina no castelo a 240 metros de altitude. As ruas são de dois tipos, umas horizontais seguindo as curvas de nível, e as outras de declive acentuado, perpendiculares àquelas, de onde normalmente se vê o mar.

Existe uma parte mais plana, ocupando uma pequena planície associada a um ribeiro que desagua a leste da Fortaleza de Santiago. Nessa zona, com pouco mais de 600 metros de comprimento e 200 metros de largura, as construções mais a montante são já de meados do século XX. A leste desta zona a vila começa de novo a estar implantada em declive.

A vila era delimitada a poente pelo Ribeiro da Fonte Nova. Existe ainda outro pequeno ribeiro mais a oeste. A partir da segunda metade do século XX, fruto em grande parte do turismo, a vila expandiu-se pelas encostas circundantes.

Apresenta-se em anexo a “Planta da Vila de Sesimbra de 1905”, mostrando as curvas de nível, os arruamentos, os edifícios mais importantes, os armazéns, os ribeiros e os seus atravessamentos, etc. Encontra-se também em anexo a “Planta de Sesimbra de 1929”, na qual estão assinalados os arruamentos a construir, nomeadamente a via marginal ao longo da praia, assim como diversos edifícios ou barracões a demolir.

O concelho de Sesimbra, situado na parte sudoeste da Península de Setúbal, ocupa uma área aproximada de 195 quilómetros quadrados. Salvo a serra que se localiza a sul, e na base da qual está situada a vila de Sesimbra, única povoação junto ao mar nessa costa, a maior parte do concelho situa-se em zonas planas ou de fraco relevo e de fácil acesso, por onde se distribuem diversas aldeias, ligadas à agricultura.

A História

Com uma vocação eminentemente marítima, desde tempos imemoriais que a pesca foi uma das principais formas de subsistência dos habitantes de Sesimbra. Documentada desde a pré-história, será durante o Império Romano que esta atividade atinge um maior desenvolvimento.

Em 1165 o castelo de Sesimbra é conquistado por D. Afonso Henriques aos mouros, tendo sido perdido em 1191. A sua reconquista definitiva dá-se em 1199 por D. Sancho I que, em 1201 atribuiu o primeiro foral à vila de Sesimbra, então localizada dentro das muralhas do castelo. A partir do século XV, com o desenvolvimento da pesca e da construção naval na Póvoa Ribeirinha, a população vai-se deslocando progressivamente para junto da baía.

O desenvolvimento da vila junto mar materializou-se com a construção de diversos edifícios, como a capela e o hospital do Espírito Santo nos finais do séc. XV, a igreja Matriz de Santiago aberta ao culto já em 1536, ou ainda o edifício dos Paço do Concelho, do segundo quartel do século XVI. A instituição em 1536 da freguesia de Santiago, e a realização das reuniões da vereação na povoação, após 1538, reconhecem importância e conferem à nova vila a sua primazia como sede do concelho.

Durante a Guerra da Restauração foi construída entre 1640-1648 a Fortaleza de Santiago (em diante designada por Fortaleza), no local de uma fortificação já aí existente. São também da mesma época os fortes de São Teodósio do Cavalo, São Domingos da Baralha e Nossa Senhora do Cabo Espichel.

O período em estudo está compreendido entre 1860 e 1926, vai desde o final do reinado de D. Pedro V até ao advento do Estado Novo. Na sua parte inicial, com o Fontismo, assistiu-se à melhoria das comunicações, com a construção das redes de caminhos-de-ferro e telegráfica, construção de estradas, pontes e portos. Com a generalização da máquina a vapor, Portugal entrou no final do século XIX na era industrial. Porém, em 1910, Portugal era ainda um país essencialmente rural, com uma das mais elevadas taxas de analfabetismo da Europa, que rondava os 76%.

Houve diversos projetos e concessões, para levar o caminho-de-ferro até Sesimbra. A primeira ocorreu em 1874, visando a construção de uma linha de via reduzida, para ligar Sesimbra diretamente a Cacilhas. Entre os vários projetos que se seguiram, um propunha uma linha direta do Seixal a Sesimbra aproveitando o leito da estrada (1894), outros passando por Arrentela e Azeitão (1892 e 1896), outro ainda passando por Palmela (1897). Em 1923 foi adjudicada a construção de uma linha férrea usando tração elétrica, ligando Sesimbra a Setúbal e a Cacilhas. Os trabalhos não chegaram começar. A concessão foi depois transferida para outra empresa, dando-se início a algumas terraplenagens, que pararam em seguida. Após alteração de cláusulas, foi assinado novo contrato em 1927, que por diversas dificuldades veio a ser rescindido pouco depois. Ficou assim por realizar a referida ligação ferroviária à vila de Sesimbra.⁴

«Inicialmente, os transportes, tanto de carga como de passageiros para Lisboa, efetuavam-se em carroças e trens, as chamadas diligências, via Seixal, e dali atravessavam o Tejo para a capital, em pequenos barcos, os “catraios”. As carreiras faziam-se de noite, descansando os cocheiros e as bestas algumas horas no Seixal, onde existiam várias estalagens e cocheiras adequadas para o efeito. A viagem de regresso a Sesimbra tinha lugar no início da madrugada.

Os cavalos ou machos que puxavam as diligências eram mudadas regularmente... Tanto no caso anterior como no da carreira Sesimbra-Cacilhas (a estrada entre as duas

⁴ Hernâni de Barros Bernardo, *Monografia de Sesimbra, Estudo Geoeconómico do Concelho*, Sesimbra, Edição Municipal, 1941, pp.262-264.

localidades só se iniciou em 1876) as mudas faziam-se no termo do concelho, ou seja, Fernão Ferro, e no Fogueteiro».⁵

Como referido, a estrada de Sesimbra para Cacilhas começou a ser construída em 1876. Nesse ano, em 7 de Agosto, foi aberta ao público a Estação Telegráfica de Sesimbra⁶. Em 1911 chegaram a esta vila os primeiros telefones. No primeiro quartel de 1900 foram realizadas as infraestruturas de abastecimento de água potável e da rede de esgotos⁷. Em 1937 a energia elétrica chegou à vila de Sesimbra.⁸

Entre 1921 e 1923 foram efetuadas obras de construção dos primeiros 70 metros, do molhe previsto com 180 metros, localizado na Angra a oeste da baía. O mar acabou por destruir essa estrutura. Entre 1947 e 1949 foi construído um outro molhe, maior e pelo lado de fora, do molhe anteriormente destruído. Sesimbra passou, finalmente, a ter um porto de abrigo seguro para as suas embarcações.⁹

As freguesias de Sesimbra

O concelho de Sesimbra tem atualmente 3 freguesias: Santiago, Castelo e Quinta do Conde.

A freguesia de Santiago, criada em 8 de Abril de 1536, corresponde à zona urbana da vila e tem cerca de 2 quilómetros quadrados. A freguesia de Nossa Senhora do Castelo foi criada em 27 de Maio de 1388 e abrangia a restante parte do concelho. Ao contrário da vila, esta dedicava-se essencialmente à agricultura. Essa freguesia tem atualmente cerca de 179 quilómetros quadrados.

A freguesia da Quinta do Conde, situada na parte nordeste do concelho, com cerca de 14 quilómetros quadrados, corresponde a um núcleo populacional novo e só foi criada em 1985. Não existia por isso na época em estudo.

⁵ Raul Pinto Rodrigues, *Artes & Ofícios em Sesimbra (1925/1950)*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2003, p.201.

⁶ Guilhermino Augusto de Barros, *Memória Histórica acerca da Telegrafia Elétrica em Portugal*, 2ª Edição, Lisboa, Edição da Publicidade e Propaganda dos CTT, 1944, p.104.

⁷ CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, *Akra Barbarion, Sesimbra Cultura e Património*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, Junho de 2015, p.63.

⁸ Raul Pinto Rodrigues, *Artes & Ofícios em Sesimbra (1925/1950)*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2003, p.191.

⁹ João Augusto Aldeia, *O Porto de Sesimbra*, Sesimbra-Identidade-Memória Museu Virtual, 5/02/2016.

A Demografia

Referindo-se à evolução da população do concelho, a *Monografia de Sesimbra* menciona o seguinte:

«Separado o termo de Azeitão, o de Sesimbra fica, ainda no século XVIII, com uma soma de 430 fogos, relativos a uma população que podemos orçar por 1800 a 2100 vizinhos.

No despontar do século XIX, o censo civil avalia-a em 3.085, a estatística paroquial, menos exagerada, apenas regista 2.660. Em 1820, no alvorecer do regime liberal, o recenseamento desse ano, acusando um aumento, apresenta um total de 1.160 fogos, cuja distribuição é aproximadamente igual pelas duas freguesias: Castelo, 530; Santiago 630. O censo seguinte (1864) mostra já um progresso apreciável para 1.372 fogos, repartidos proporcionalmente:

Freguesia do Castelo.....	605.....	2.700
Freguesia de Santiago.....	<u>767</u>	<u>3.097</u>
	1.372.....	5.797». ¹⁰

A referida monografia menciona depois os valores da população, obtidos nos censos realizados até 1930, mostrando igualmente o respetivo gráfico. Valores e gráfico, que se reproduz em seguida.

1864 - Castelo	2.700;	Santiago	3.097;	Total	5.797.
1878 - “	3.082;	“	3.733;	“	6.815.
1890 - “	3.612;	“	4.675;	“	8.287.
1900 - “	3.896;	“	5.156;	“	9.052.
1911 - “	4.815;	“	5.857;	“	10.672.
1920 - “	5.184;	“	6.348;	“	11.532.
1930 - “	6.276;	“	7.086;	“	13.362.

¹⁰ Hernâni de Barros Bernardo, *Monografia de Sesimbra, Estudo Geoeconómico do Concelho*, Sesimbra, Edição Municipal, 1941, p.114.

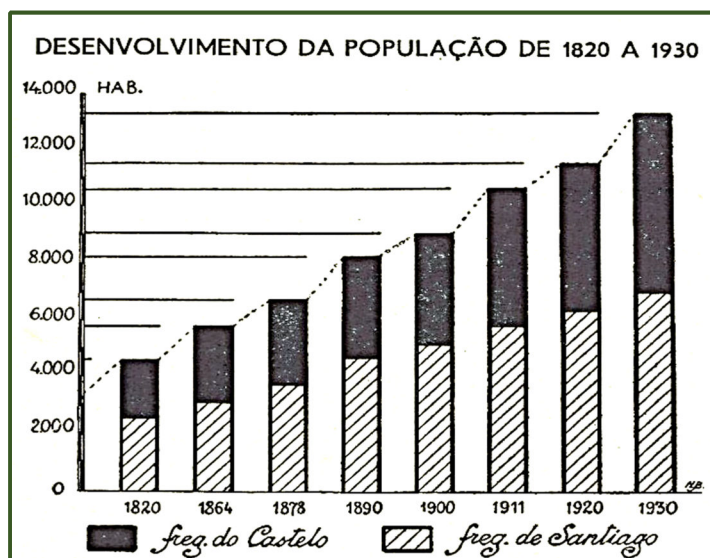


Figura nº 1 - População de Sesimbra - 1820/1930.¹¹

¹¹ Hernâni de Barros Bernardo, *Monografia de Sesimbra, Estudo Geoeconómico do Concelho*, Sesimbra, Edição Municipal, 1941, p.115.

3 - A IMPORTÂNCIA DA PESCA

Neste capítulo, iremos inicialmente referir a informação estatística das pescas relativas a Sesimbra e seu enquadramento a nível nacional. Seguidamente, iremos analisar algumas partes mais relevantes do Relatório de Baldaque da Silva, “A Indústria da Pesca em Sesimbra” de 1897, relativas não só à pesca propriamente dita, mas também às outras atividades industriais e comerciais da vila de Sesimbra.

Com base no mesmo relatório serão mencionados diversos aspetos da vida dos pescadores e seus rendimentos e ainda os salários de outros trabalhadores de Sesimbra. Por fim, e para uma melhor compreensão do enquadramento social e do valor do dinheiro à época, é feita referência a alguns salários de outras atividades profissionais.

3.1 - AS ESTATÍSTICAS DA PESCA

Em 1901 é publicado a *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes no ano de 1899 comparada com 1896, 1897 e 1898*, publicação coordenada pela Comissão Central de Pescarias e que passou a ser editada anualmente pela Imprensa Nacional com as estatísticas das pescas.

O *Estado atual das pescas em Portugal* de Baldaque da Silva, publicado em 1892, contém diversa informação estatística referente às pescas em Portugal continental do ano de 1886. Por sua vez, o relatório *A indústria da pesca em Sesimbra*, do mesmo autor, datado de 4 de Março de 1897, contém informação referente ao período de 1890 a 1896. Adrien Balbi publicou em 1822, em Paris, o *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve comparé aux autres états de l'Europe, Tome premier*, que contém diversas informações sobre as pescas no continente, referentes ao ano anterior.

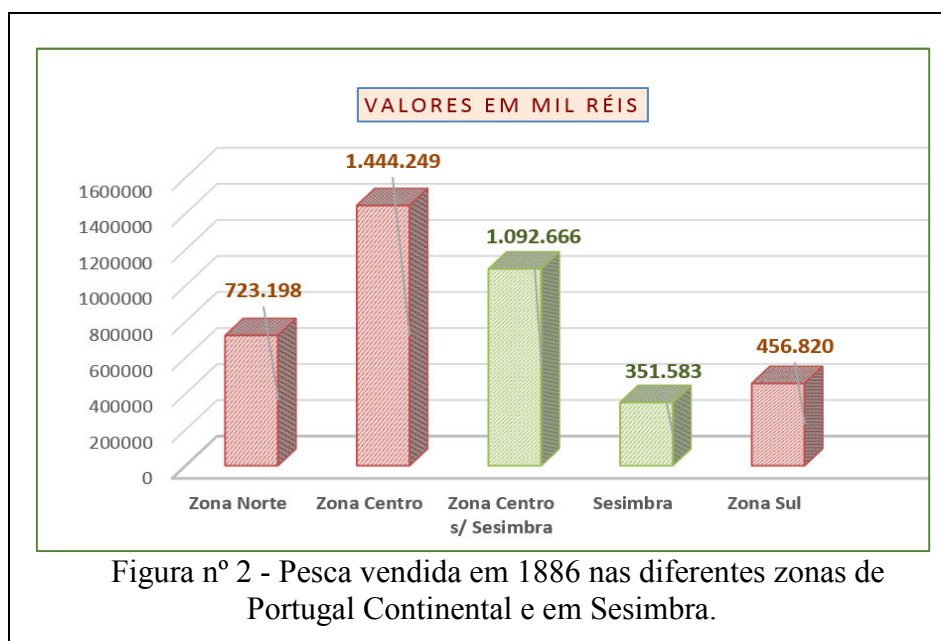
Com base nos valores publicados anualmente nas *Estatística das Pescas*, complementados com elementos das outras fontes acima referidas, foram efetuados diversos quadros com a informação estatística relativa à pesca em Sesimbra e a alguns totais nacionais, para o período em estudo.

Da comparação dos valores referentes a Sesimbra e dos totais nacionais se poderá aferir a importância que esse porto teria no contexto das pescas em Portugal. Em apêndice apresenta-se os diversos quadros que iremos analisar em seguida.

Importância da pesca no ano de 1886 - Quadro 15

O Quadro 15, que foi elaborado com base na informação contida no livro acima referido de Baldaque da Silva e publicado em 1892, refere os valores do pessoal, embarcações, pesca explorada e valor do material, para as diferentes regiões de Portugal Continental, Norte, Centro e Sul e ainda para Sesimbra.

No mesmo se pode verificar que Portugal Continental teria em 1886 um total de 29.766 pescadores e Sesimbra 770 ou seja 2,6% desse número. Por sua vez o valor do material empregue na pesca, embarcações e aparelhos, atingia 7,5% do total nacional. Em relação à pesca vendida Sesimbra, esta atingia um expressivo valor de 13,4% do valor total. Com base nesse quadro foi elaborado o gráfico que se apresenta abaixo, que compara os valores do peixe vendido em 1886 nas várias zonas.



Após apresentar os valores correspondentes aos diferentes portos e zonas ou departamentos, Baldaque da Silva refere o seguinte:

«Pelo mapa relativo à pesca na área do departamento do norte, comparado com o departamento do centro, se vê a grande importância que merecem os portos do centro

do reino - Lisboa, Sesimbra e Setúbal, que reunidos representam quase o dobro da pescaria dos portos de todo o departamento do norte. E se compararmos o mapa do departamento marítimo do sul, indicado na página seguinte, veremos que o porto de Lisboa, só por si, recebe mais pescaria que todos os portos da província do Algarve».¹²

Pessoal e Material - 1821/1926 - Totais Portugal e Sesimbra - Quadros 1 e 2

Convirá fazer algumas observações, sobre os valores relativos a Portugal.

Entre 1821 e 1886, o número total de pescadores teria passado de cerca de dezoito mil para cerca de trinta mil, ou seja teve um aumento de dois terços. Por outro lado o número de embarcações teria quase triplicado, passando a cerca de seis mil e duzentas, o que não está em sintonia com o referido aumento do número de pescadores.

Para os anos de 1910 e 1911 são apresentados, quer para o número de pescadores e embarcações, quer para os valores das mesmas e dos aparelhos de pesca, dois tipos de valores. Os primeiros saíram na Estatística de 1911 e aparentam ser uma continuidade das tendências dos anos anteriores. Os segundos saíram na Estatística do ano de 1914 e dão como que um salto para valores mais elevados que se assemelham mais com as tendências dos anos seguintes. Não se conseguiu esclarecer a causa dessa disparidade, mas aparenta terem mudado alguns critérios usados nessas estatísticas.

De referir que só a partir de 1914 se começou a referir o número de embarcações de pesca a motor, 85 nesse ano, ou seja cerca de 0,7% do total, passando a ser 387 no ano de 1926 ou seja cerca de 4,5 vezes mais.

Sobre os valores apurados para Sesimbra convirá realçar, que quer os dados de 1821 quer os de 1886 aparentam estar abaixo dos valores reais. Em 1896 o número de embarcações parece pouco credível relativamente aos valores apresentados nos anos seguintes. Por outro lado verifica-se que o número das embarcações vai variando de uns anos para os outros de forma contínua e sem saltos abruptos o que evidencia alguma homogeneidade de critérios e credibilidade. Contrariamente o número de pescadores registados nas *Estatística das Pescas* apresenta com alguma frequência picos anuais,

¹² António Arthur Baldaque da Silva, *Estado atual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.419.

especialmente nos primeiros anos tabelados, o que evidencia uma não uniformidade de critérios e que também, muito provavelmente, parte dos pescadores não estavam ainda matriculados.

Para os anos de 1910 e 1911 não se verificou para Sesimbra a publicação de valores estatísticos diferentes, como foi atrás referido para o conjunto de Portugal. O maior número de pescadores que ficou registado foi de 4.042 em 1899, ou seja 11,4% do total nacional. Relativamente ao número das embarcações, verificou-se uma tendência crescente a partir de 1897, passando de 400 a um máximo de 473 no ano de 1906. Verificou-se um número mínimo de 371 no ano de 1912, voltando de novo a crescer até 1921 com um máximo de 594 embarcações.

Verifica-se também que a percentagem das embarcações de Sesimbra relativamente ao total de Portugal é sempre mais elevada do que as correspondentes percentagens das tonelagens. Tal evidencia a limitação no tamanho das embarcações de Sesimbra, dada a inexistência de um porto de abrigo.

Só em 1926 é registada em termos estatísticos uma primeira embarcação a motor em Sesimbra. Veremos mais adiante que nesse ano, foram montados diversos motores em embarcações desse porto.

Relativamente aos valores das embarcações e aparelhos de pesca, existe uma certa homogeneidade nos números até 1916, a partir daí e só até 1921 esses valores praticamente decuplicaram. Relativamente às percentagens dos respetivos valores nacionais, verifica-se a existência de alguns picos com um máximo de 10,4% em 1920 e um mínimo de 2,4% em 1916.

Valores da Pesca - 1886/1926 - Totais Portugal e Sesimbra - Quadros 3 e 4

Começamos por analisar os elementos estatísticos de Portugal. Em relação ao valor de venda do pescado, verifica-se uma tendência homogénea e crescente desde 1886 até 1915. Entre 1886 e 1896 o valor da venda aumentou cerca de 40%, idêntica percentagem aumentou nos dez anos seguintes. Entre 1906 e 1914 o valor do pescado vendido subiu cerca de 34%, ou seja manteve a tendência anterior. De 1914 a 1924 o valor aumentou quase 43 vezes descendo depois cerca de 1/3 até 1926.

Os valores aparecem agrupados, conforme a fonte em 4 grandes grupos. A sardinha que representa no período mais de metade do valor total da pesca vendida. Os peixes chatos, essencialmente constituído por linguados, azevias, pregado, rodovalho e solhas, não chegando a 1% do total. Os outros peixes representam cerca de 1/3 do valor total e as lagostas e lavagantes cerca de 0,5%. Esses 4 grupos existem igualmente em Sesimbra e servirão de modelo de comparação. A soma dos mesmos em Portugal perfaz somente cerca de 87% do valor total vendido. A esses valores haverá a acrescentar ainda os valores da pesca do atum, do bacalhau, da baleia e da pesca em águas salobras.

Analisando agora os valores da venda do pescado em Sesimbra. Em termos absolutos verificam-se alguns picos entre 1896 e 1914, a partir desse ano os valores começam tal como nos totais em Portugal a subir até 1924, sendo o valor do peixe vendido nesse ano 41 vezes mais caro do valor vendido em 1914. De 1924 para 1926 esse valor desceu cerca de 43%. O ano de 1900 teve um valor máximo de 14,7%, do total das vendas do peixe em Portugal. Isso deveu-se ao valor record na venda da sardinha em 442.158 Mil Réis, que em valores absolutos só foi ultrapassado a partir de 1916, e isso por causa da subida generalizada dos preços.

Em relação às percentagens de peixe vendido em Sesimbra, relativamente ao total nacional, pode-se distinguir a existência de 4 fases. Entre 1886 e 1905 essa percentagem teve diversos picos mas manteve-se acima de 6,7%, atingindo um máximo de 14,7% em 1900 como já acima foi referido. De 1906 a 1912 andou abaixo dos 6%, com um mínimo de 4,7 em 1907. Entre 1913 e 1918 subiu ligeiramente acima dos 6%. A partir de 1919 até 1926 os valores em percentagem foram decaindo até valores abaixo dos 5%. Em termos práticos, a importância relativa das vendas do pescado em Sesimbra foi diminuindo ao longo do tempo, não sendo certamente alheio a inexistência de um porto seguro durante todo o ano, limitando a tonelagem das embarcações e a sua motorização.

Será ainda de referir que a sardinha proporcionou mais de 53% do total das vendas, os outros peixes quase 46% e as lagostas e lavagantes um valor pouco expressivo de 0,6%. Em Sesimbra, os “Peixes diversos” englobavam os “Peixes chatos” e os “Outros peixes”, que estavam dessa forma referidos nos valores estatísticos totais de Portugal. Englobavam também certamente, algumas outras espécies, que seriam pescados ocasionalmente, como atuns, albacoras, golfinhos, etc.

Na *Estatística das Pescas* do ano de 1904, logo no início, é dado o esclarecimento que em seguida se transcreve, e que explica a inexistência quase completa de informação relativa às quantidades pescadas.

«Duas circunstâncias tornam, porém, incompleta a Estatística que a V. Ex^a apresento: assim é que, sendo o imposto do pescado cobrado *ad valorem*, a Estatística regista, em geral, valores e não quantidades, o que a torna, em muitos casos, deficientíssima como elemento de estudo, visto o valor depender das circunstâncias do mercado. Também pelo facto das alfândegas só destringerem nos despachos a sardinha e englobarem todos os outros peixes sob a denominação “outros peixes” e também sob a designação genérica de “mariscos”, moluscos e crustáceos, não podem ser especificadas na Estatística as diferentes espécies, nem conhecido, pelo menos, o seu valor.

Procurou-se contudo remediar, em parte, os inconvenientes...no mercado de Lisboa um empregado da Alfândega, remunerado pelo Ministério da Marinha, coligisse esses elementos e requisitaram-se às capitânias dos portos várias informações tendentes a destringer as espécies colhidas e suas quantidades...Apesar de tudo, enquanto as alfândegas não puderem modificar o sistema de cobrança, passando esta a recair sobre o peso do peixe de proveniência nacional, como sucede com a cobrança dos direitos do peixe estrangeiro, destringendo as diferentes espécies...a Estatística continuará a apresentar dados insuficientes de estudo».¹³

Durante diversos anos as *Estatística das Pescas* apresentavam uma tabela denominada “Frequência e preço por quilograma das diferentes espécies de pescado que se apresentaram à venda no mercado de Lisboa” referindo para os diversos meses a frequência de cada espécie (raro, escasso, regular, abundante e muito abundante) e os seus preços máximo e mínimo.¹⁴

Armações da Sardinha / Valores da Pesca - 1890/1926 - Quadro 5

O número total das armações de sardinha em Portugal foi subindo desde 1896 com 114 armações, até 1910 em que se atingiu o número máximo de 140, começando a partir

¹³ Comissão Central de Pescarias, *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes no Ano de 1904, comparada com a dos oito anos de 1896 a 1903*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905, preambulo.

¹⁴ No Quadro 7 - Sardinha pescada em Portugal e em Sesimbra, existem alguns valores retirados dessas tabelas, em diversos anos.

daí o seu declínio. Em 1926 esse número tinha decaído já para 65. Por outro lado o número das armações redondas foi sempre decrescendo das 12 em 1896, para somente 2 a partir do ano de 1918. O valor mais elevado das vendas foi também registado em 1910 com 1.431.771 escudos de peixe vendido. Esse valor só foi ultrapassado após 1915 devido à subida dos preços.

Em relação a Sesimbra o número de armações à valenciana mante-se estável com 21 armações entre 1890 e 1906, passando a 20 até 1915, passando a ser outra vez 21 entre 1916 e 1921. Daí até 1926 houve uma nítida redução para 15 armações. Será de referir, que na parte final do período em estudo, houve diversos locais que estavam concessionados, mas que os armadores pediam dispensa, para esse ano, da colocação da respetiva armação no mar. As estatísticas não mencionam a existência de armações redondas, mais simples e menos produtivas, na costa de Sesimbra. O valor mais elevado das vendas, em Sesimbra, foi também registado em 1910 com 349.557 escudos de peixe vendido. Esse valor também só foi ultrapassado após 1915, igualmente devido à subida dos preços.

Em termos percentuais de venda de peixe, entre 1896 e 1922 as armações de Sesimbra representavam normalmente, valores acima de 25% do total das vendas das armações de sardinha de Portugal, atingindo algumas vezes valores ligeiramente acima de 30%. Após 1923, essa percentagem começou a aumentar, devido a ser significativamente menor o número total de armações de sardinha existentes em Portugal. A percentagem média do valor da venda de peixe das armações de Sesimbra relativamente a todas as armações foi de 28,8%, no período compreendido entre 1890 e 1926.

Comparando agora os valores anuais da venda do peixe das armações da sardinha de Sesimbra com os valores da sardinha vendida nesse porto, verifica-se que os mesmos são bastante díspares. Normalmente os valores da sardinha vendida na lota de Sesimbra são bastante inferiores. Supondo que seriam só as armações a pescar sardinha em Sesimbra, então uma parte bastante significativa provinha da venda de outros peixes. Mas é sabido que as outras artes das redes pescavam também sardinha. Nos anos de 1920, 1921, 1923, 1924 e 1925 a venda da sardinha em Sesimbra ultrapassou mesmo as vendas totais das armações.

Há ainda a acrescentar que uma boa parte do peixe pescado pelas armações, nomeadamente sardinha, era vendido em Setúbal, portanto essas verbas entravam na venda das armações, mas era peixe não vendido em Sesimbra. Por outro lado a venda diretamente no mar de isco para a arte do anzol entrava como venda das armações, contudo poderia eventualmente não entrar nas estatísticas da sardinha. Acresce ainda que haveria algumas embarcações, de fora de Sesimbra, a vender aí peixe e também sardinha na sua lota.

Apesar de estarem intimamente ligadas, convirá fazer a destrição entre a pesca das armações de sardinha e a pesca da sardinha propriamente dita, e respetivas vendas.

Sesimbra / Redes Móveis do tipo "Xávega" - 1899/1926 - Quadro 6

Nas *Estatística das Pescas* dos diferentes anos, as “Redes do tipo Xávega” aí referidas, aparecem subdivididas em Sesimbra em artes de cercar para bordo (artes de arrastar e tarrafas) e artes de cercar para terra (xávegas e chinchorros).

O Quadro 6, em apêndice, refere para os diversos anos o “Material empregado na pesca” e o “Produto da pesca efetuada por aparelhos móveis”. Sendo ambas informações recolhidas nas *Estatística das Pescas*, representam porém coisas distintas. A primeira refere as quantidades que existiam de cada tipo de aparelhos, a segunda refere as quantidades que laboraram nesse ano, assim como os respetivos valores das vendas.

Comparando ambas as informações, pode-se perceber os aparelhos que não pescaram nesse ano. Nalguns casos porém, as diferenças são contraditórias ou mesmo contraproducentes. Quando isso acontece, tal está assinalado no referido quadro com um ponto de interrogação.

No período de 1899 e 1926, houve uma média anual de 14 artes de arrastar para bordo em Sesimbra, incluindo as tarrafas que existiram de 1900 a 1904. Foi de 1,8 a média anual das artes xávegas existentes no mesmo período. Sendo de 5,3 a média anual dos chinchorros existentes até ao ano de 1917, altura em que deixaram de ser referidos. Tudo indicia, que houve vários anos em que as xávegas, e especialmente os chinchorros, não pescaram, apesar de serem *oficialmente* considerados como existentes.

Analisando os valores das vendas, do conjunto das artes de cercar para bordo e para terra, relativamente ao total do peixe vendido em Sesimbra, verifica-se que só entre

1914 e 1923 é que essa percentagem ultrapassou os 5%. As percentagens mais altas ocorreram nos anos de 1920 e 1921, com 13% e 12,7% respetivamente.

Sardinha pescada em Portugal e em Sesimbra - 1886 /1926 - Quadro 7

Relativamente à forma como a sardinha era capturada em Portugal, será de referir o seguinte:

«...a sardinha nos finais do século XIX e princípios do século XX era, fundamentalmente, capturada por armações fixas, redes de emalhar (sardinheiras), artes de arrastar para terra (xávegas ou chávégas) e cercos. Com o avançar do século XX, a arte de cerco foi-se tornando a mais importante na captura de sardinha e, após a criação do Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha, em 1938, os cercos a lenha e carvão foram substituídos, gradualmente, por traineiras devidamente motorizadas, aumentando significativamente a captura de sardinha».¹⁵

As *Estatística das Pescas* não referiam as quantidades pescadas, mas somente os valores das respetivas vendas. Para uma melhor compreensão da realidade, a quantificação das quantidades pescadas de sardinha, mesmo em valores aproximados, será bastante importante. Procedeu-se ao cálculo estimado dessas quantidades, como em seguida se refere, e como está expresso no Quadro 7, em apêndice.

Na publicação *A Sardinha no Século XX: Capturas e Esforço de Pesca*, do IPIMAR - Instituto de Investigação das Pescas e do Mar, é calculada a quantidade, em toneladas, de sardinha pescada em Portugal Continental entre os anos de 1896 e 1926. Utilizando os valores totais da venda da sardinha em Portugal Continental e os valores totais da venda da sardinha em Sesimbra nesse período, calculou-se as toneladas estimadas da sardinha pescada em Sesimbra. Refira-se, que sendo os preços da sardinha em Sesimbra diferente dos preços médios em Portugal, os valores a que se chegou são meramente indicativos.

Transcreve-se o “Resumo” da publicação, do IPIMAR, anteriormente referida:

«A sardinha (*Sardina pilchardus*) é o recurso pelágico mais importante da costa portuguesa, apresentando frequentes flutuações na abundância, com consequências no volume de capturas. Neste trabalho, foi efetuada uma análise retrospectiva das capturas de

¹⁵ Hugo Vilela Mendes e Maria de Fátima Borges, *A Sardinha no Século XX: Capturas e Esforço de Pesca - Relatórios Científicos e Técnicos – Série Digital*, Lisboa, IPIMAR, 2006, p.3.

sardinha, estimadas com base em diversos trabalhos e relatórios, de forma a construir uma série temporal para o século XX. De 1896 a 1926, as capturas foram obtidas por conversão de réis/escudos para peso, com base no preço médio da sardinha e no índice de preços no consumidor (IPC). A metodologia usada e os resultados obtidos revelaram ser bastante credíveis. A pesca direcionada à sardinha foi também analisada durante todo o século XX, século em que a arte de cerco se estabeleceu como a mais importante na captura de sardinha em detrimento das “artes antigas”, como as armações fixas, xávegas e sardinheiras. Calculou-se um índice do esforço de pesca para o princípio do século com base nestas artes. A ausência de uma regulamentação fixa na compilação das estatísticas e as disparidades entre as fontes consultadas dificultaram a construção de uma série única de capturas e esforço de pesca».¹⁶

Da análise do quadro efetuado, será de referir que em termos nacionais as quantidades de sardinha capturada foi aumentando progressivamente a partir de 1896, passando de pouco mais de 35.000 tons a um valor máximo de 124.283 tons em 1917, baixando em seguida e com um novo pico em 1924 com 138.300 tons.¹⁷

Relativamente a Sesimbra, verifica-se que entre 1896 e 1899 os valores situaram-se entre as 2.000 e os 3.000 tons. Teve um pico em 1900 com 9.360 tons, passando a registar valores entre 3.000 a 5.000 tons, exceção para os anos de 1915, 1916, 1917, 1923 e 1924 que ultrapassou os 6.000 tons. Nos anos de 1920, 1921 e 1926 os valores ficaram entre os 2.000 e 3.000 tons.

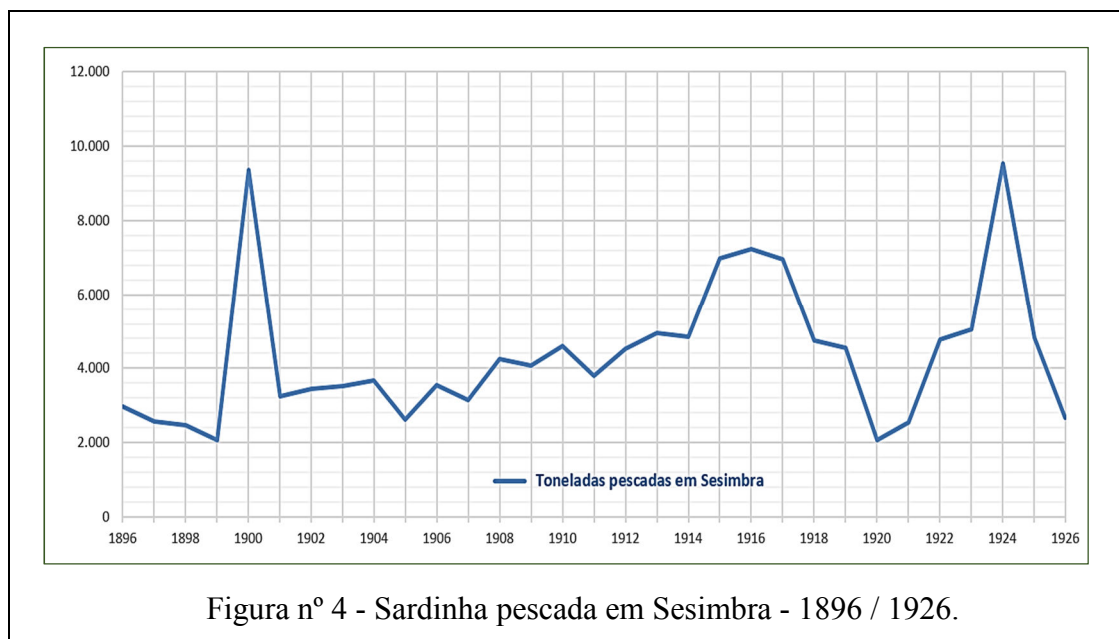
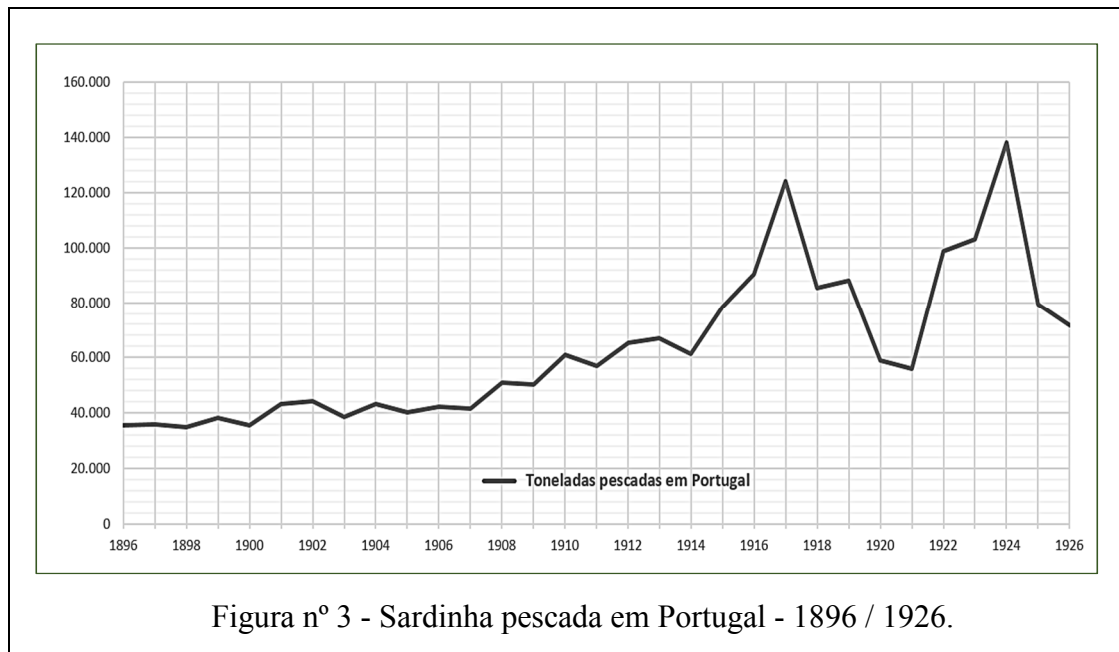
Com os dados existentes, valores anuais da sardinha vendida em Sesimbra e respetivas tonelagens, procedeu-se ao cálculo do preço médio/kg para os diversos anos. Procedeu-se depois, para os anos de 1900, 1902, 1903 e 1908, à comparação desse preço com o preço médio da sardinha no Mercado de Lisboa. Verificou-se que a sardinha era vendida no Mercado em Lisboa, com preços mais caros entre 42% a 95% dos preços estimados para a venda em Sesimbra, o que parece razoável e credibiliza o método de cálculo estimado das quantidades. Usando o ano de 1914 como índice 100, verifica-se

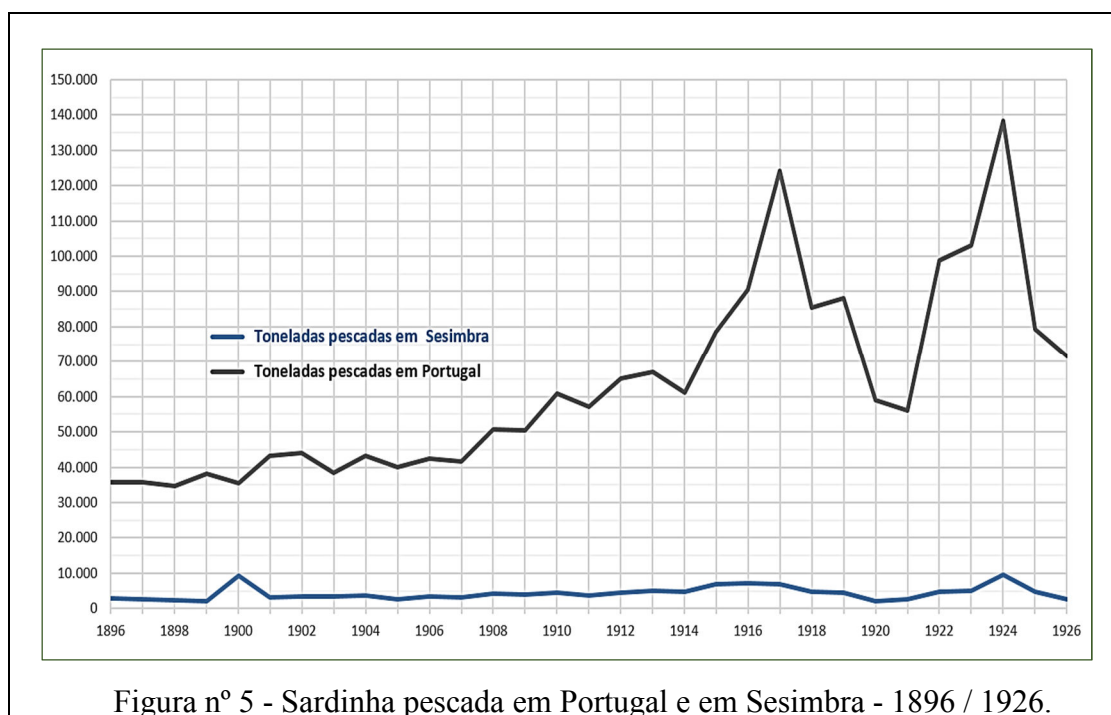
¹⁶ Hugo Vilela Mendes e Maria de Fátima Borges, *A Sardinha no Século XX: Capturas e Esforço de Pesca - Relatórios Científicos e Técnicos - Série Digital*, Lisboa, IPIMAR, 2006, p.2.

¹⁷ Em 1964 foi registado o valor máximo da captura de sardinha em Portugal com 157.736 tons, começando a descer a partir daí, tendo em 1999 o valor sido de 71.820 tons. Referido em: Hugo Vilela Mendes e Maria de Fátima Borges, *A Sardinha no Século XX: Capturas e Esforço de Pesca - Relatórios Científicos e Técnicos - Série Digital*, Lisboa, IPIMAR, 2006, p.23.

uma descida progressiva dos preços unitários entre 1896 e esse ano, num total de 27% e uma quase estabilização dos preços da sardinha nos anos subsequentes.

Com base nos valores acima referidos e reportados no Quadro 7, procedeu-se à elaboração dos gráficos, que em seguida se apresentam.





Índices de preços e valores da pesca atualizados - 1844 /1926 - Quadro 11

Para se poder analisar os valores reais da venda do pescado, o custo das embarcações ou dos equipamentos, ou outros valores cujas unidades sejam o dinheiro, que vão variando ao longo do tempo, terá que se utilizar um processo que os permita reduzir a uma determinada altura, e dessa forma possam ser comparados. Foi utilizada a informação contida na Tese de doutoramento *Contributos para a Caracterização e Explicação da Inflação em Portugal* de Carlos José Gomes Pimenta, em 1985.

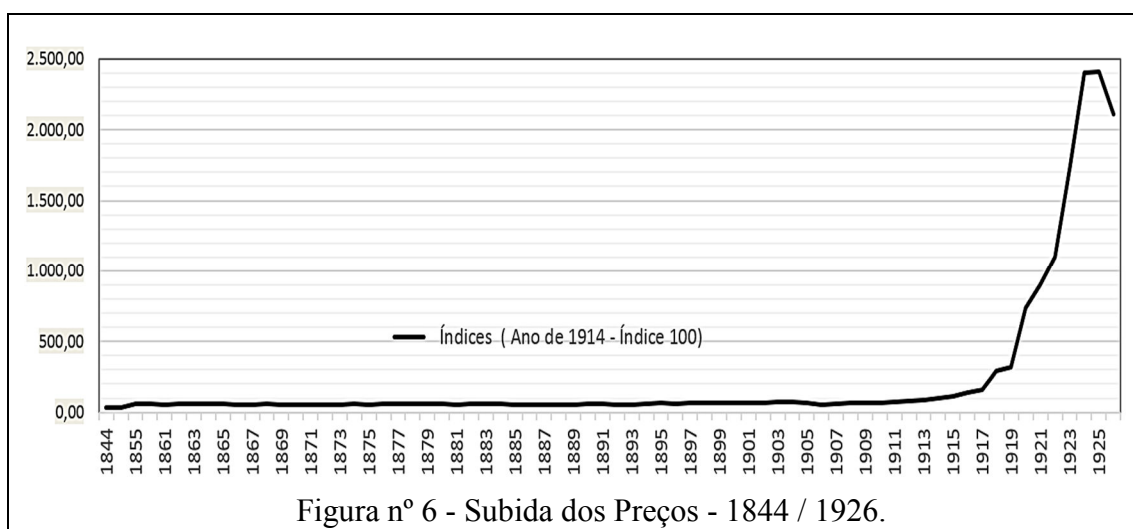
Para o período de 1844 a 1913 esse trabalho analisou quatro índices, três de produtos alimentares e um de produtos industriais. Na avaliação que fez refere o seguinte:

«Apreciação de conjunto - O facto de todos os índices construídos serem índices de preços no consumidor mostra a sua particular utilidade para o nosso objecto de estudo. Dado o seu carácter ponderado é o índice de preços de alimentação popular o que tem maior interesse para a nossa análise».¹⁸

¹⁸ Carlos José Gomes Pimenta, *Contributos para a Caracterização e Explicação da Inflação em Portugal*, Tese de doutoramento em Economia pelo ISEG-UL, Lisboa, 1985, Revista em 2011/2016, p.180.

Assim para o período 1844 a 1913, foi utilizado o “Índice de preços da Alimentação Popular (dados trimestrais) / Média”¹⁹. Para os anos seguintes foi utilizado o “Índices do Custo de Vida (Geral Continente) - Base 100 em 1914 / Média Anual”²⁰. Este último índice teve como Fonte os Boletins Mensais de Estatística.

Os índices mencionados, antes e pós 1914, estão na mesma coluna do Quadro 11, que é apresentado em apêndice. Procedeu-se em seguida à sua uniformização, obtendo-se os Índices de Preços Estimados, como é também aí mostrado, de forma ao ano de 1914 passar a ser o índice 100 para todo o período. Optou-se por só apresentar alguns valores entre 1844 e 1860. Apresenta-se seguidamente o gráfico com os referidos índices.



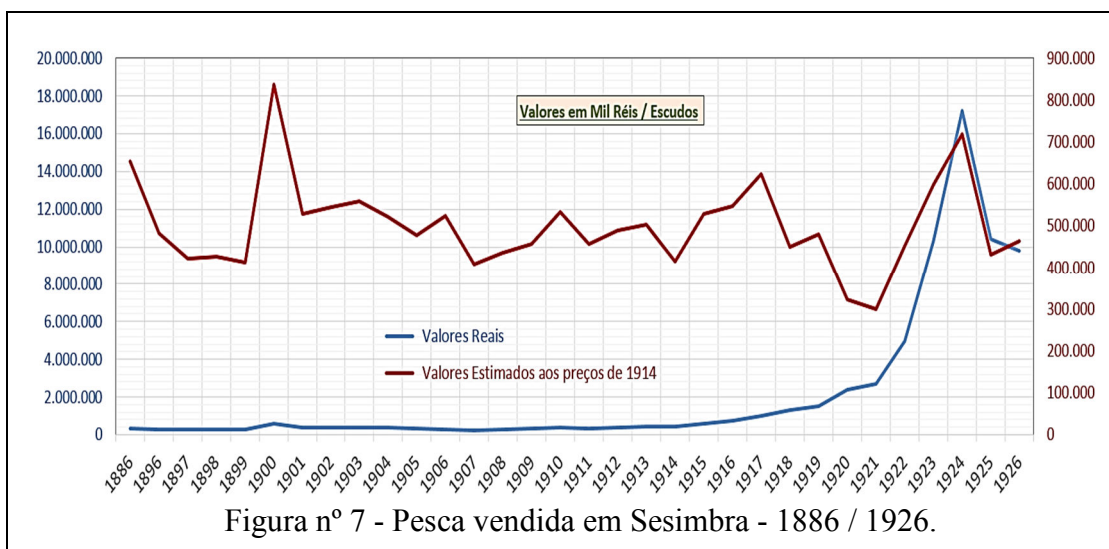
Aplicando os índices de preços estimados, aos valores reais da venda do total do peixe, da venda da sardinha e da venda dos outros peixes, obteve-se para Sesimbra os respetivos valores estimados aos preços de 1914. Sendo assim possível fazer comparações entre os diferentes anos.

Em relação ao total da pesca, verifica-se que os anos de 1900 e 1924 foram os que apresentaram maior valor de vendas. Nos anos de 1920 e 1921 os valores são anormalmente baixos, cerca de 40% dos valores antes referidos.

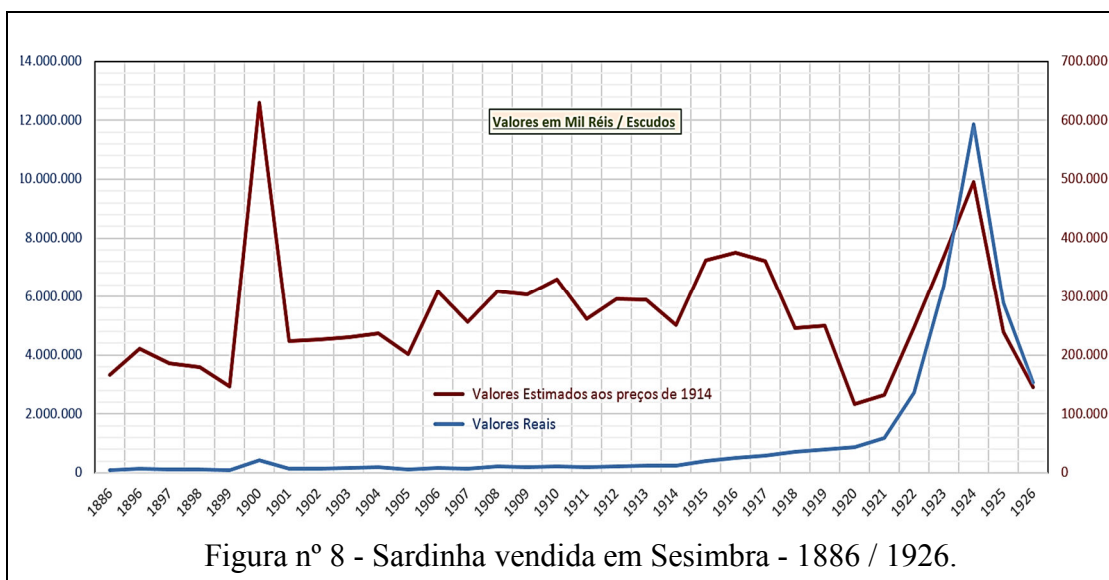
¹⁹ Carlos José Gomes Pimenta, *Contributos para a Caracterização e Explicação da Inflação em Portugal*, Tese de doutoramento em Economia pelo ISEG-UL, Lisboa, 1985, Revista em 2011/2016, pp. 164-166.

²⁰ *Ibidem*, p.205.

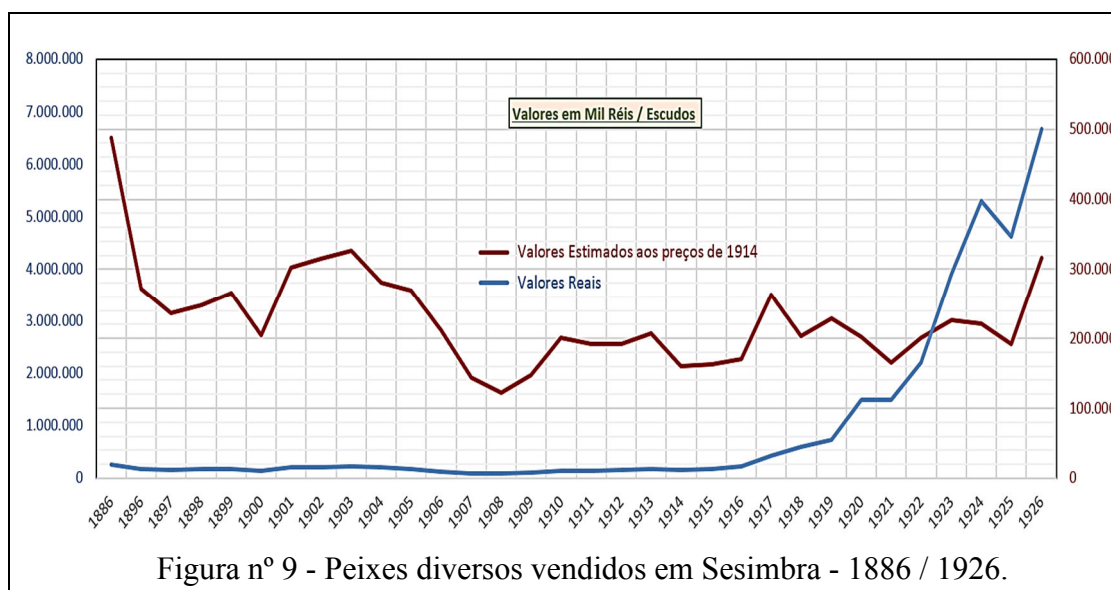
SESIMBRA E O MAR
Episódios Históricos -1860/1926



Em relação à sardinha vendida, verifica-se igualmente que os anos de 1900 e 1924 foram os que apresentaram maior valor de vendas, e que nos anos de 1920 e 1921 os valores foram também os mais baixos do período. A diferença foi porém ainda mais acentuada, sendo esses valores cerca de 22% dos valores mais altos registados. Tal não será de estranhar, dado a maior parte do peixe vendido ser sardinha.



Por fim, relativamente aos peixes diversos, e como seria de esperar verifica-se uma maior homogeneidade dos valores das vendas. O valor mais elevado foi em 1886 seguindo-se os anos de 1902, 1903 e 1926 mas já abaixo cerca de 1/3 desse valor inicial. Os anos de 1908 e 1909 são os que apresentam os mais baixos valores.



Pessoal e Material por tipos de pesca - Sesimbra - 1896/1926 - Quadros 8, 9 e 10

Reuniu-se no Quadro 8, que se apresenta em apêndice, a informação sobre o Pessoal e o Material utilizada nos diferentes tipos de pesca em Sesimbra. Informação publicada nas *Estatística das Pescas* entre 1899 e 1926, e ainda a informação relativa ao ano de 1896 obtida no Relatório de Baldaque da Silva *A indústria da pesca em Sesimbra*.

Com exceção da informação relativa às armações de sardinha, a forma como a informação foi sendo apresentada nas *Estatística das Pescas*, para as outras artes, foi variando ao longo do tempo, o que dificultou a sua sistematização. No Quadro 8 as colunas referentes às armações da Sardinha são de entrada direta. Nas colunas referentes aos outros tipos de pesca, deve-se ver caso a caso quais são exatamente as artes contempladas, tomando em consideração não só a informação existente no cabeçalho do quadro, mas também a informação existente nas observações.

É discriminado anualmente o número total das embarcações e do pessoal empregue nos diversos tipos de pesca. Apresenta-se o somatório dos valores parcelares das embarcações e do pessoal. Apresenta-se igualmente para comparação, os valores que as mesmas *Estatísticas* referem, em outros locais, como sendo os totais anuais das embarcações e do pessoal no porto de Sesimbra. Apesar dos números coincidirem na maioria das vezes, nem sempre tal acontece. Em 1923 não foi mesmo quantificado o pessoal da maior parte das artes. As diferenças estão assinaladas.

Para as armações, apresenta-se também a tonelagem e o valor anual das suas embarcações e aparelhos. São apresentados os valores médios anuais das embarcações e do pessoal para cada grupo. Da análise do quadro infere-se, que algumas artes que só foram utilizadas em determinados períodos. As sacadas só começaram a ser utilizadas a partir do ano de 1917, onde foram registadas 4 artes desse tipo. O seu número cresceu rapidamente até às 72 unidades em 1922 baixando nos anos seguintes. Em 1920 é referido a existência de uma traineira, que será a remos, não havendo outros registos dessa arte até 1926.

Até ao ano de 1916 aparecem igualmente referidas as andainas, embarcações que transportavam o peixe para terra, as embarcações que não tinham efetuado matrículas nesse ano e ainda algumas vezes a embarcação que fazia a lota de mar. O respetivo pessoal é igualmente quantificado. Quando se referem valores estimados, tal foi obtido subtraindo outros valores parciais fornecidos, dos valores totais referidos nas *Estatísticas* em outros quadros diferentes.

Foram ainda elaborados mais dois quadros, detalhando toda a informação contida nas Estatísticas de alguns anos. O Quadro 9 referente ao ano de 1903 e o Quadro 10 referente aos anos de 1919 e 1920.

Esses dois quadros, que pormenorizam o pessoal empregue, as quantidades dos diversos equipamentos de pesca e a que grupo pertencem, bem como o número das embarcações empregues e o seu valor, que referem ainda pormenorizadamente as espécies pescadas por cada arte e a respetiva época de pesca, etc. são ótimas fontes de informação relativamente às artes praticadas, nessa altura, em Sesimbra. Mais adiante serão descritas a forma de funcionamento e outros detalhes das artes aí referidas.

1ª Guerra Mundial e Pneumónica

Faz-se abaixo referência, de forma mais detalhada, aos dados estatísticos relativos ao período da 1ª Guerra Mundial e da Pneumónica, que constam nos Quadros 1 e 2 sobre o Pessoal e o Material empregues na pesca.

Referindo valores aproximados, e não contando com os menores, pode-se afirmar que o número total de pescadores em Portugal no ano de 1915 era de 42.700. Esse número desceu nos anos seguintes de forma significativa, atingindo o valor de 31.900 no ano de

1918. Em 1919 subiu já para os 36.800 e no ano seguinte ultrapassou a barreira dos 42.700, valor que tinha em 1915, continuando a tendência crescente que apresentava até ao ano de 1914.

Houve pois, no período da 1ª Guerra Mundial, uma diminuição de cerca de 25% do número de pescadores, maiores de idade, em Portugal. Como a percentagem de pescadores menores aumentou nesse período, a quebra verificada no total dos pescadores cifrou-se somente em 22%.

Em 1915 existiam 12.400 embarcações de pesca em Portugal, valor que desceu abaixo dos 12.000 entre 1916 e 1918. No ano de 1919 foi atingido de novo o valor de 1915, continuando a tendência crescente nos anos seguintes.

Referindo o número aproximado de pescadores existentes em Sesimbra, no mesmo período, com exclusão dos menores, verifica-se os seguintes valores: 1915 1.460 homens; 1916 1.500 homens; 1917 1.900 homens; 1918 1.520 homens; 1919 1.700 homens.

Ou seja, só no ano de 1918 é que se verificou uma descida do número de pescadores, mesmo assim para valores parecidos com os do ano de 1916. Verificou-se também uma maior incorporação de menores na pesca. Em relação ao número de embarcações, verificou-se sempre a tendência crescente que vinha de antes da Guerra, exceto no ano de 1919, em que as embarcações diminuíram de 518 para 498.

Pode pois afirmar-se, que o período que corresponde à 1ª Guerra Mundial e à Pneumónica que se seguiu, não originou um grande retrocesso na atividade da pesca em Sesimbra, contrariamente ao que aconteceu no resto do país, com uma diminuição significativa de pescadores e de embarcações.

Será de referir, que era utilizado um grande número de pescadores de fora de Sesimbra nas armações de sardinha. Esses valores foram de 22,2% em 1916 e de 23,5% em 1917, de acordo o *Quadro 26.8 - Matrículas das armações de sardinha de Sesimbra / Pessoal e Embarcações - 1916/1917 - Resumo das Matrículas*, apresentado em apêndice. É possível que durante a 1ª Guerra e período subsequente da Pneumónica, a percentagem desses pescadores de fora tivesse aumentado e compensado assim a diminuição que houve na mão-de-obra local utilizada na pesca.

3.2 - RELATÓRIO DE BALDAQUE DA SILVA SOBRE SESIMBRA - 1897

Em 4 de Março de 1897, António Arthur Baldaque da Silva, Capitão-tenente Hidrógrafo, apresentou ao Conselho do Almirantado o Relatório intitulado “ A indústria da pesca em Sesimbra “. No seu prólogo referia os motivos que levaram à sua nomeação, bem como a estrutura do relatório apresentado:

«...para proceder a rigorosa sindicância a fim de apurar até que ponto são verdadeiros os agravos arguidos entre patrões e operários das armações de pesca da costa de Sesimbra, quais as responsabilidades respetivas e as providências que em seu parecer devam ser adotadas no intuito de por termo aos conflitos ultimamente ali ocorridos... Este trabalho dividi-o em duas partes, a primeira puramente descritiva, para servir de esclarecimento geral deste assunto, e a segunda especialmente dedicada à questão que se ventila do conflito suscitado entre patrões e operários, suas causas e responsabilidades, e providências a adotar».²¹

O referido relatório tem na primeira parte os capítulos seguintes: I - Descrição de Sesimbra sob o ponto de vista da sua situação topográfica e hidrográfica; II - População, importância comercial e industrial; III - Classe marítima e piscatória, importância das pescarias de Sesimbra; IV- Religião, costumes, instrução, clubes recreativos, instituições de beneficência e socorros, associações de classe; V - Organização dos serviços administrativos; VI - Concessão e estabelecimento de uma armação à valenciana, renovação anual do material e despesas de exploração.

Na segunda parte tem os seguintes capítulos: I - Conflito entre concessionários e trabalhadores das armações de pesca; documentos que me foram apresentados para lhe servir de base; II - Causas determinantes do movimento da classe marítima e piscatória de Sesimbra; III - Providências a adotar.

Será de mencionar, que vária informação contida na primeira parte do Relatório está já refletida nos quadros elaborados com a informação estatística. Faz-se em seguida referência a alguns extratos elucidativos do referido texto:

²¹ AHM, Documentação Avulsa (em diante Doc. Avulsa), Pescarias, Caixa (em diante Cx.) 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, pp.1-2.

Relativamente ao grau de instrução da população, o Relatório menciona os dados do Censo de 1890, que abaixo se referem e que são relativos ao total de 8.287 pessoas (população de facto), 4.458 homens e 3.829 mulheres, existentes nas 2 freguesias do concelho de Sesimbra, freguesia da “N. S^a da Consolação do Castelo” e freguesia de “S. Tiago”. «Analfabetos: varões 3.648, fêmeas 2.760. Sabem ler: varões 106, fêmeas 300. Sabem ler e escrever: Varões 704, fêmeas 769».²²

Ou seja, no total da população o analfabetismo era superior a 77%, sendo de 81,8% nos homens e 72% nas mulheres. A percentagem de analfabetismo na classe marítima era ainda superior, como abaixo se refere.

No “ Mapa do pessoal das armações fixas da Costa de Sesimbra”, mencionado na primeira parte do Relatório²³, é referido o número de pescadores das armações que sabiam ler e os que eram analfabetos. Existiam 872 pescadores nas armações, sendo 404 de Sesimbra e 468 de fora de Sesimbra. No total existiam 700 pescadores analfabetos, ou seja 80,3 %. Considerando só os pescadores naturais de Sesimbra, 370 eram analfabetos, ou seja a percentagem de analfabetismo chegava nesse caso quase a 92%.

O Relatório, nas suas páginas 5 e 6, refere os diferentes estabelecimentos comerciais e industriais que existiam em Sesimbra em 1897, perfazendo na sua totalidade cerca de 162 estabelecimentos, como se refere:

- 3 Fábricas de conservas de peixe, 1 fábrica de guano de peixe, 9 barracas de sal, salga e seca de peixe;
- 4 Oficinas de cordoaria, 4 estaleiros de construção de barcos;
- 1 Fábrica de gesso, 3 serralharias e 2 oficinas de funileiro, 1 estância de madeiras;
- 94 Lojas relacionadas com a venda de alimentos (padarias, vendas e mercearias, hortaliças, farinhas, etc.);
- 19 Lojas e oficinas relacionadas com o vestuário e calçado (vendas de fazendas, sapatarias, alfaiates, modistas e costureiras);
- 2 Farmácias, 7 barbeiros, 2 lojas de móveis, 1 depósito de tabacos;
- 2 Ferradorias, 3 cocheiras de trens de aluguer, 1 hospedaria e 3 estalagens.

²² AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, p.4.

²³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, p.9.

O Relatório refere também o número de profissionais, por categorias, perfazendo um total de cerca de 3000 trabalhadores:

- 2 Médicos, 1 advogado e tabelião, 1 professor de música, 9 professores;
- 4 Mestres construtores de barcos, 22 carpinteiros, 22 cordoeiros,
- 3 Metres de obras, 18 pedreiros, 1 estucador;
- 250 Lojistas e artistas diversos, 6 padeiros, 2 alfaiates, 7 modistas e costureiras;
- 3 Serralheiros, 60 soldados, 101 profissionais e trabalhadores diferentes;
- 150 Mulheres operárias das fábricas, 28 empregados/trabalhadores das fábricas;
- 50 Carreiros de condução de peixe, 40 almocreves;
- 2200 Marítimos e pescadores. Perfazendo mais de 2/3 do total dos trabalhadores.

O Relatório refere os seguintes valores para o material²⁴:

Armações fixas de pesca

Valor de 21 armações completas, a 7.000\$000 réis.....	147.000\$000
Valor de 24 batéis, a 120\$000 réis.....	2.880\$000
Valor de 132 barcas, a 1000\$000 réis.....	<u>13.200\$000</u>
Soma.....	163.080\$000

Artes de arrastar

Valor de 17 redes, a 700\$000 réis.....	11.900\$000
Valor de 18 barcas, a 140\$000 réis.....	<u>2.520\$000</u>
Soma	14.420\$000

Artes de anzol

Valor de 39 barcas, a 140\$000 réis.....	5.460\$000
Valor de 48 botes, a 60\$000 réis.....	2.880\$000
Valor de 57 aparelhos de anzol, a 115\$280 réis.....	6.570\$960
Valor de 57 aparelhos de anzol, a 114\$600 réis	6.532\$000
Valor de 48 aparelhos de anzol, a 27\$350 réis	<u>1.312\$800</u>
Soma.....	22.755\$960

Valor Total do Material de Pesca.....	200.255\$960
Valor dos arraiais, calhaus e armazéns das armações fixas.....	80.000\$000
Material armazenado, renovação e reparação das armações fixas.....	70.000\$000
Capital empregue no Material não inferior a	350.000\$000

²⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, pp.7-8.

Os valores do material reportam-se ao ano de 1896. A soma das embarcações acima referidas ascende a 261, o que está em sintonia com o valor 262 apresentado nas *Estatística das Pescas*, e que está mencionado no Quadro 2 para esse ano. Porém não é muito crível que no ano de 1897 e seguintes, os valores fossem bastante superiores, já na ordem das quatro centenas. Por outro lado o número de barcas e de botes referido nas artes do anzol, 39 e 48 respetivamente, aparenta não estar correto, estando o número de botes por defeito. Em outras fontes consultadas, matriculas, embarcações construídas, etc. se entende que o número de botes existentes seria bastante superior ao número de barcas.

O valor referido no Relatório de 2.200 marítimos e pescadores é estimado. Nas *Estatística das Pescas* o número de pescadores mencionado para esse ano é de 2.341.

Relativamente ao vestuário dos pescadores o Relatório refere o seguinte:

«Em geral, os marítimos e pescadores de Sesimbra vestem confortavelmente para os trabalhos de mar e muito decentemente em terra quando têm de comparecer em qualquer solenidade.

Por ser muito curiosa apresentarei a nota do vestuário que costumam usar, com os pormenores do seu custo, que me foram obsequiosamente fornecidos por alguns empregados das lojas de fazendas.

Vestuário para o serviço do mar:

Calças 1\$600, camisola de baeta azul 1\$920, jaquetão 4\$000, barrete \$300, cinta \$800, camisola de algodão \$200, camisa de riscado \$530, ceroulas \$300, meias e pingas \$440, lenço \$100, sapatos 2\$400, tamancos \$700, fato de oleado sueste 1\$800, avental \$200, maquino - saco de brim \$200, manta - cobertor de beatilha \$600.

Soma - 16\$090

Vestuário para festividades:

Fato completo de caxemira 9\$000, camisa \$720, cinta 1\$200, pingas de algodão \$070, cache-nez 1\$000, chapéu redondo 1\$200, gravata e alfinete 1\$500, relógio de prata 7\$000, corrente de ouro 20\$000.

Soma - 41\$690

O que dá um total de 57\$780 réis para importância do vestuário de trabalho e de festa que, com raras exceções, possui qualquer marítimo ou pescador, segundo os preços

da localidade. E não só eles mas também as mulheres vestem com igual ou maior despesa, usando pôr muito ouro».²⁵

Os salários médios dos diversos trabalhadores e os custos com a alimentação em Sesimbra, de acordo com o Relatório eram os seguintes:

«Os salários diários das classes trabalhadoras mais numerosas na localidade são: Carpinteiros ou pedreiros 700 réis; Trabalhadores de obras em terra 360 a 400 réis; Trabalhadores rurais, de inverno 280 réis, de verão 400 réis e na época das sachas 500 réis; Trabalhadores das armações de pesca 240 réis a 280 réis, não incluindo as remunerações que recebem quando colhem pescaria.

Os preços locais dos géneros mais necessários para a alimentação das classes trabalhadoras, são: Pão de ½ kg 45 réis; Carne de Vaca 260 a 280 réis o kg; Bacalhau 200 reis o kg; Vinho 80 réis o litro; Aguardente 200 réis o litro; Vinagre 100 réis o litro; Azeite 240 réis o litro; Batatas 35 réis o kg; Arroz 120 réis o kg; Feijão 70 réis o litro; Cebolas 60 réis o kg.

Estes preços são muito elevados em relação à abundancia que há destes géneros no país...Em comparação tem a classe marítima e piscatória e em geral a população do concelho de Sesimbra, um alimento abundante e barato, que é o peixe, o qual constitui a massa mais importante do seu consumo».²⁶

No final da primeira parte do seu Relatório, Baldaque da Silva faz uma detalhada exposição e análise dos custos, receitas, lucros e riscos relativos às armações de sardinha, da costa de Sesimbra. Como síntese refere o seguinte:

«O prejuízo máximo que um concessionário pode ter em um ano, não supondo o caso de perder o aparelho, embarcações e arraial, é de 8.062\$400 réis.

O lucro máximo, que se refere à armação do “Ilhéu das gaivotas”, em 1892, calculado da mesma maneira, é de 10.569\$121 réis.

Vamos agora ver quais os salários dos trabalhadores das armações correspondentes aos prejuízos e lucros acima referidos.

É preciso distinguir o salário em dinheiro ou salário aparente do salário real... Ora em dinheiro recebe ele,...,240 réis, 280 réis, 320 réis, 342 réis ou 382 réis, nos diferentes

²⁵ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, pp.14-15.

²⁶ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, p.16.

casos que apresentámos...Mas esta retribuição constitui apenas o salário aparente, porque ele além disto obtém do concessionário: alojamento, luz, lenha e peixe, que se não obtivesse tinha de pagar daquele dinheiro.

Ora, isto que ele obtém do concessionário não pode ser computado em menos de 100 réis diários, quando a pesca é escassa, e em 200 réis quando a pesca é produtiva.

Logo o salário real mínimo é de 380 réis, o máximo de 735 réis, e o médio de 557 réis».²⁷

Rendimentos dos pescadores e de outros profissionais

Em resumo o rendimento de um pescador das armações, incluindo o peixe que recebia e os outros custos que deixava de suportar, por aí estar a trabalhar, rondava aproximadamente 15\$000 mensais, caso estivesse todo o tempo a trabalhar. Esse valor era ligeiramente superior ao de outros trabalhadores em terra, mas abaixo do valor de alguns trabalhadores mais especializados, como carpinteiros ou pedreiros que receberiam um salário diário de cerca de 700 réis.

O Relatório não menciona os rendimentos dos pescadores das outras artes. Será de referir, que mesmo nas embarcações mais pequenas, havia usualmente o pescador proprietário e o companheiro. Naturalmente os proventos dos primeiros seriam mais elevados, assim como os riscos, dado terem investido nas embarcações e equipamentos as suas economias.

As outras artes, ou grande parte delas, deveriam ser mais vantajosas para os pescadores que as armações. Se assim não fosse, não seria necessário virem tantos pescadores de fora para as armações, pois a mão-de-obra existente em Sesimbra preferiria seguramente ocupar esses lugares nas armações, em detrimento de outras atividades menos lucrativas.

Será ainda de referir que mesmo não pescando, os trabalhadores das armações tinham sempre um rendimento mesmo que diminuto, contrariamente às outras artes em que não se ganhava, quando se não pescava.

²⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, pp.31-32.

Iremos fazer referência aos salários de profissionais de outras áreas e diferentes qualificações, de forma a melhor se entender o nível de vida e o valor do dinheiro à época²⁸, servindo também de modelo de comparação em relação aos números antes mencionados. Aos valores abaixo acrescem normalmente, subsídios ou outras subvenções que não foram tomadas em consideração.

Armada - Ano de 1896 / Soldo mensal: Capitão-de-fragata 67\$000, 2º Tenente 35\$000, Aspirante de 1ª classe de marinha 20\$000²⁹. Ano de 1896 / Vencimento mensal - no quartel: Mestre 20\$000, 2º Sargento 10\$000, Cabo 9\$000, 2º Grumete 3\$000.³⁰

Guarda-fiscal - Ano de 1886 / Ordenado: Inspetor 900\$00, Chefe de distrito 2ª classe 600\$000, Chefe de secção 2ª classe 300\$000, Chefe de posto de 2ª classe 180\$000, Guarda a cavalo 147\$000, Guardas a pé 120\$000³¹. Não é explicitado na tabela, mas trata-se seguramente de valores anuais. Assim os seus vencimentos mensais seriam os seguintes: Inspetor 75\$00, Chefe de distrito 2ª classe 50\$000, Chefe de secção 2ª classe 25\$000, Chefe de posto de 2ª classe 15\$000, Guarda a cavalo 12\$250 e Guardas a pé 10\$000.

Alfândegas - Ano de 1911 / Vencimento Anual Total (Categoria e Exercício): Chefes 720\$000, Maquinistas 396\$000, Fogueiros 220\$000, Patrões 216\$000, Remadores 180\$000.³² Os seus vencimentos mensais seriam os seguintes: Chefes 60\$000, Maquinistas 33\$000, Fogueiros 18\$333, Patrões 18\$000 e Remadores 15\$000.

²⁸ Não sendo possível efetuar uma correspondência precisa pode-se afirmar que 1 euro (2024) teria o valor similar a 15 ou 20 réis (finais do século XIX e inícios do século XX), ou seja: 1 euro ≈ 15 a 20 réis.

²⁹ *Lista da Armada, referida a 31 de Dezembro de 1896*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897. Tabela dos Soldos Mensais dos oficiais das diversas classes da armada e aspirantes, p.226.

³⁰ *Lista da Armada, referida a 31 de Dezembro de 1896*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897. Tabela do Vencimento das Praças do Corpo da Armada, p.229.

³¹ *Boletins da Guarda-fiscal de 1886*, Comando Geral da Guarda-fiscal.

³² *Coleção do Boletim Oficial da Direção Geral das Alfândegas, Ano de 1911*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912. Tabela XI Vencimento do pessoal da fiscalização marítima e fluvial, a que se refere o artigo 380 do decreto desta data.

4 - O PESSOAL MARÍTIMO

Neste capítulo iremos fazer referência à inscrição marítima, às cédulas marítimas e à carta de arrais. Iremos também fazer referência a marítimos de Sesimbra embarcados em navios registados em outros portos e também a pescadores de Sesimbra a pescarem em outros locais. Faremos igualmente referência a pescadores de outras localidades a pescarem em Sesimbra.

4.1 - INSCRIÇÃO MARÍTIMA, CÉDULAS E CARTAS

Foi mencionado anteriormente, no capítulo “A importância da pesca “, o número de pescadores existentes em Sesimbra ao longo dos anos ³³. Esses valores parecem ser plausíveis, somente a partir de 1896, quando são já publicados nas *Estatística das Pescas*.

Quanto foi dado apurar, o registo do pessoal marítimo em Sesimbra só começou a ser feito de forma sistematizada a partir de 1893, quando começaram a ser preenchidos os *Livros de Registo de Inscrição Marítima*.

Vamos em seguida fazer referência às matrículas efetuadas em 1862, que ficaram registadas no *Livro de Registo de Correspondência Expedida da Delegação Marítima*. Faremos depois referência a duas inscrições marítimas, uma de 1893 e outra de 1908. Por último, será feita referência às cédulas marítimas e às cartas de arrais.

Matrículas efetuadas em 1862

O *Livro de Registo de Correspondência Expedida*, da Delegação Marítima de Sesimbra, mais antigo que se tem conhecimento, corresponde ao período de Maio de 1861 a Janeiro de 1867. No final desse livro estão registadas 42 matrículas, todas efetuadas no ano de 1862. Relativamente ao pessoal, essas matrículas referem o seguinte: nome, idade,

³³ Ver o *Quadro 2 - Pessoal e Material / Totais Sesimbra - 1821/1926*, em apêndice.

filiação, naturalidade, estado civil, estatura, cor do cabelo e cor dos olhos. Não referem as funções exercidas, nem qualquer número de cédula marítima.

Com base nessas matrículas efetuou-se o Quadro 24, que se apresenta em apêndice. Das 42 matrículas existentes, 3 referem-se a armações, que utilizavam várias embarcações em simultâneo. Cada uma das outras 39 matrículas correspondem a uma única embarcação, sendo 30 botes, 6 barcas, 2 batéis e uma embarcação não especificada.

Será de referir, que os batéis eram utilizados somente pelas armações de sardinha, aparecendo aqui com matrículas individualizadas.

Supondo, que cada uma das 3 armações referidas tinha 4 embarcações ao seu serviço, então o total de embarcações existentes em Sesimbra seria de 51, valor bastante inferior ao expectável para aquela época. Refira-se que o Quadro 2, em apêndice, menciona a existência de 54 embarcações já em 1821 e 169 embarcações no ano de 1886. Valores esses que aparentam estar também por defeito, comparando com os anos subsequentes.

Por outro lado, da numeração das embarcações, se depreende que deveria haver muitas mais. Para a maioria das embarcações é referido “Licença d’ Alfândega”, mas em 11 delas tal não é referido. Não se entendeu o motivo dessa diferença.

As tripulações dos 30 botes eram na maioria das vezes constituídas por 5 a 6 pescadores. Só 4 deles tinham mais pescadores e não ultrapassava os 8 pescadores. Só 4 botes registavam 3 ou 4 pescadores, provavelmente botes mais pequenos.

Relativamente às 6 barcas, elas tinham matriculadas entre 6 a 15 homens. Os batéis referem 6 homens cada um. As companhas das 3 armações registadas tinham respetivamente 40, 45 e 49 homens.

Faziam parte destas matrículas, no ano de 1862, o número de 379 pescadores, sendo todos de Sesimbra, com a exceção de 10, de outras localidades. Será também de referir que o Quadro 2, em apêndice, menciona a existência de 700 pescadores em 1821, 770 em 1886 e 2.341 em 1896. Sendo este último, o valor que nos oferece maior credibilidade.

As idades limites dos pescadores estão também anotadas no Quadro 24. Havia 8 embarcações que tinham pescadores com menos de 17 anos. Numa delas havia um com 12 anos e noutra um com 14 anos. Relativamente às idades mais avançadas, verifica-se que 11 das 42 embarcações tinham pessoas com idades superiores a 60 anos e em 6 delas, havia mesmo algumas pessoas septuagenárias.

Depreende-se que, nessa altura, seria a alfândega que teria o controlo das embarcações e das suas licenças, sendo a numeração de cada embarcação atribuída por ela. Idêntica preocupação não teria essa entidade com os registos do pessoal, dado a cobrança dos impostos não passar pelos pescadores em si, mas sim pelas vendas do pescado de cada uma das embarcações.

Apresenta-se em anexo cópia da matrícula de uma armação, Licença da Alfândega Nº 32, efetuada em 11/02/1862. Apresenta-se igualmente cópia da matrícula do Bote Nº 58, *Chagas e Almas*, efetuada em 5/02/1862.

Livro de Registo de Inscrição Marítima Nº 1 - 1893/95

O primeiro *Livro de Registo de Inscrição Marítima* abrange o período de 1893 a 1895. Nele é referido, como termo de abertura o seguinte: «Nº 1. Serve este livro para registo da inscrição marítima na delegação desta capitania em Sesimbra. Capitania do porto de Setúbal, 28 de Abril de 1893. O capitão do porto. *C. A. Magalhães e Silva*».³⁴

Apresenta-se em anexo cópia da inscrição marítima nº 138 do referido livro, efetuada em 10 de Junho de 1893, de Diogo Justino, casado, nascido em 11 de Novembro de 1859, na freguesia de S. Tiago em Sesimbra, filho de pai incógnito. Está também referido que tirou a carta de arrais em 25/06/1908, altura em que tirou também duplicado da cédula marítima. Em 1916 tirou um triplicado desse documento. A última conferência da sua cédula foi efetuada no ano de 1923.

A inscrição marítima acima referida é a do arrais Diogo, figura bastante conhecida em Sesimbra nos finais do século XIX e princípios do século XX.

³⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 521 - Livro de Registo de Inscrição Marítima Nº 1, 1893/95.

A atual “Rua D. Sancho I” teve antes a designação de “Rua Arrais Diogo”, conforme é referido num artigo publicado pela Câmara Municipal, com cópia em anexo. Nele é referido o nome de Diogo Justino dos Réis³⁵, e uma data de nascimento, 23/03/1863, que não condiz com a data mencionada no *Livro de Registo de Inscrição Marítima*, 11/11/1859.

Na comunicação enviada pela Delegação Marítima à Capitania de Setúbal em 26/08/1911, é referido o seguinte: «Juntamente se remete o auto de notícia referente ao desaparecimento do bote S.C.114 “Ruivo & Réis” de que é proprietário o arrais Diogo Justino».³⁶ Apesar de não constar na inscrição marítima, não haverá dúvida, que o apelido “Réis” estava ligado ao arrais Diogo. A fotografia, que consta na inscrição marítima, será muito provavelmente a única existente, desse conhecido pescador de Sesimbra.

Livro de Registo de Inscrição Marítima Nº 5 - 1904/12

Passando agora ao século XX. Os registos de inscrição marítima continuaram a ser efetuados em volumosos livros com 500 folhas, utilizando o mesmo modelo impresso. Apresenta-se em anexo como exemplo, uma inscrição marítima do livro Nº 5, que em seguida se menciona, referindo os aspetos que aí ficaram registados.

Inscrição marítima nº 2.155, efetuada em 13/02/1908, de António Rosa Sanches, nascido em 13/05/1895, ou seja com 12 anos de idade, tendo sido apresentado o Certificado de idade e a Autorização do pai. A carta de arrais foi tirada em 1914, tendo ficado registada em livro da Capitania de Setúbal. Pertencia à 3ª Secção da Reserva Naval e às tropas territoriais, D. R. e R. nº11. Apresenta 4 fotografias em diferentes idades. Tem os registos dos pagamentos anuais para os Socorros a Náufragos. Não tem registados de louvores ou castigos. Refere que faleceu em 22/11/1966, sendo riscada a sua folha de registo. Tal como os registos dos outros pescadores de Sesimbra, à época, não são referidas as embarcações que tripulou, nem as funções que exerceu.

³⁵ António Réis Marques, O arrais Diogo, *Sesimbr’acontece*, Sesimbra, Camara Municipal de Sesimbra, Maio de 2009, pp.28-29.

³⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 107 - Registo de Correspondência Expedida (em diante RCE) 1910/11, p.440.

Cédula marítima e carta de arrais

Podia-se tirar a cédula marítima a partir dos 12 anos, situação bastante frequente. Sendo um menor o requerimento era efetuado à Delegação Marítima pelo pai, mãe ou outra pessoa responsável. Junto a diversos requerimentos em arquivo, está também a respetiva “Caderneta Industrial - Serviço de Inspeção do Trabalho dos Menores e das Mulheres nas Fábricas e Oficinas” do menor, caso ele tivesse já trabalhado em empresas desse tipo. Em anexo existe cópia do requerimento efetuado em 30/07/1915 para o menor Manuel da Cunha Brandeiro e da respetiva caderneta industrial.

É igualmente apresentada em anexo cópia do duplicado da Cédula de Inscrição Marítima, efetuada em 11/03/1916, do pescador Sebastião Chegará, nascido em Agosto de 1842, cuja inscrição tinha sido feita em 28/03/1894 no Livro nº 1 de registos anteriormente mencionado. O referido pescador pagou as capitações para os Socorros a Náufragos até ao ano de 1918, ou seja até aos 76 anos.

Será de referir, que em termos genéricos, as cédulas marítimas emitidas nessa altura, não eram muito diferente das atuais, quer em dimensões, quer na informação que continham, quer ainda na qualidade dos seus materiais.

Nas duas últimas páginas das cédulas marítimas estavam referidos diversos artigos do Regulamento Geral das Capitanias - Serviço de Policia dos Portos (Decreto de 1 de Dezembro de 1892), que será interessante referir:

«Art.44º - Nas capitanias dos portos e delegações marítimas serão inscritos em livro especial, denominado *Livro de inscrição marítima*, escriturado segundo o modelo nº 6, todos os indivíduos nacionais que se empregam na navegação, tráfego dos portos e pesca. A inscrição marítima deverá constar de uma cédula (modelo nº 7), a qual é documento essencial para qualquer marítimo poder exercer o seu mester...Art.161º - Os papéis que deverão acompanhar as embarcações de serviço de portos e rios são: certificado de registo da embarcação, rol de matrícula ou documento comprovativo de estar ela isenta de matrícula, e as cédulas de inscrição marítima».³⁷

³⁷ Decreto de 1 de Dezembro de 1892.

Será de sublinhar, que o decreto acima mencionado, que implementou os *Livros de Inscrição Marítima*, assim como as *Cédulas Marítimas*, tem a data de 1 de Dezembro de 1892, e que pouco depois, em 28 de Abril de 1893 o *1º Livro de Inscrição Marítima* começou a ser preenchido na Delegação Marítima de Sesimbra.

Só 30 anos depois foi legislada a obrigatoriedade de saber nadar, para se conseguir obter a cédula marítima. A circular nº 3.280, de 24 de Novembro de 1923, do Departamento Marítimo do Centro, dirigida às Capitánias e Delegações Marítimas, dá a conhecer o texto do Decreto nº 9.228 de 10/11/1923:

«Considerando que nos sinistros marítimos ultimamente ocorridos se tem claramente patenteado que grande parte das vítimas resultaram da insuficiente preparação profissional dos tripulantes dos navios naufragados, pois que na sua maior parte não sabiam nadar nem sequer remar...Hei por bem, sob proposta do Ministro da Marinha, decretar o seguinte: Artigo 1º - Não pode conceder-se cédula de inscrição marítima senão àqueles que provem praticamente em exame feito perante a autoridade marítima local que sabem nadar e remar. Artigo 2º - Aos atuais inscritos marítimos é concedido o prazo de dois anos, a contar da publicação deste decreto, para prestarem as provas a que se refere o artigo anterior, sendo-lhes retirada a cédula que possuem caso não sejam apurados nas aludidas provas».³⁸

O requerimento à Delegação Marítimo, a solicitar exame para a obtenção da carta de arrais, pelo menos após 1912, era habitualmente acompanhado por uma declaração abonatória de bom comportamento moral e civil, passada pelo Administrador do Concelho de Sesimbra (em diante designado por Administrador do Concelho).³⁹

Apresenta-se em anexo cópia do “Certificado de aprovação no exame para arrais de embarcações de pesca costeira”, de Guilherme Fortunato, passado pela Delegação Marítima de Sesimbra, em 18 de Junho de 1907.

³⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 41 - PD 1923.

³⁹ Como exemplo, o requerimento de Joaquim Pinto Coelho efetuado em 28/03/1923, ao Delegado Marítimo de Sesimbra a solicitar ser submetido ao exame para arrais, acompanhado da declaração abonatória do Administrador do Concelho. No referido requerimento tem a nota que ficou aprovado no exame em 28/03/1923. Fonte: AHM, 313 - DMS, Nº 41 - PD 1923.

4.2 - MARÍTIMOS A TRABALHAR NOUTROS LOCAIS

Iremos em seguida fazer referência aos marítimos de Sesimbra embarcados em navios mercantes, em navios de pesca longínqua ou costeira. Faremos também referência aos pescadores de Sesimbra noutros portos e ainda aos pescadores de outras localidades a pescarem em Sesimbra.

Marítimos de Sesimbra embarcados

Com base nos Bilhetes de Desembarque enviados à Delegação Marítima de Sesimbra, pelas capitánias ou delegações marítimas de outros portos, relativos aos marítimos aí inscritos e referentes aos anos de 1920⁴⁰ e 1921⁴¹, procedeu-se à elaboração do Quadro 21 apresentado em apêndice.

O quadro menciona além do nome, nº da cédula marítima, função desempenhada, comportamento e aptidão do marítimo, também a entidade que enviou o bilhete de desembarque e a respetiva data. Menciona ainda, o nome do navio, o tipo de navio, o nome do armador, as viagens efetuadas e as respetivas datas.

Verifica-se, que nesse período de 2 anos, houve 39 marítimos com cédula de Sesimbra, que estiveram embarcados em diversos navios. Dum total de 74 embarques, 40 foram em navios de pesca, 33 em navios comerciais e 1 num rebocador de Lisboa. Dos embarques em navios de pesca a grande maioria eram vapores que andavam na nossa costa, em Marrocos ou no Cabo Branco. Houve também um marítimo que efetuou 2 viagens ao bacalhau e um outro, que efetuou aí uma única viagem. Dos 39 marítimos de Sesimbra que andaram embarcados, 18 efetuaram diversas viagens, os outros 21 efetuaram uma única viagem em 2 anos, o que faz transparecer, que não andavam embarcados com frequência.

⁴⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

⁴¹ AHM, 313 - DMS, Nº 39 - PD 1921.

De acordo com o Quadro 2, era de 1900 o número médio dos pescadores existentes em Sesimbra, nos anos de 1920 e 1921. Nesses 2 anos, andaram embarcados somente 39 marítimos aí inscritos, o que perfaz em média 1% do total dessa população.

Iremos ainda fazer referência a 2 casos de deserção de marítimos em portos estrangeiros. O primeiro caso foi de um marítimo inscrito em Sesimbra. O segundo caso, refere-se a um marítimo com uma ligação a Sesimbra, que não foi possível apurar, mas inscrito na Capitania do Porto de Aveiro.

O ofício enviado pela Capitania do Porto, em 29/06/1920, à Delegação Marítima de Sesimbra, referia o seguinte:

«Comunica-se que segundo participação, arquivada nesta Capitania, do capitão do lugre “Venturoso”, José Cachino, desertou do mesmo navio em 8 de Maio último em New Orleans, o marítimo José Cruz, nº 1.111 dessa inscrição marítima, o qual tinha aqui sido matriculado naquele navio em 27 de Janeiro do corrente ano. Remete-se a respetiva cédula marítima».⁴²

O ofício enviado pela Capitania do Porto de Aveiro, em 21/10/1920, à Delegação Marítima de Sesimbra, referia o seguinte:

«Junto se envia a cédula do marítimo João Simões, inscrito n'esta Capitania sob o nº 10.154, encontrada no maço das cédulas dos marítimos desertores. Informa-se que este individuo é desertor da companhia denominada “Santo Amaro”, da Costa Nova, desistindo o seu proprietário de apresentar qualquer participação contra o citado marítimo».⁴³

Pescadores de Sesimbra noutros portos

Todos os anos os marítimos tinham que pagar um imposto de capitação para o Instituto de Socorros a Náufragos, que se materializava pela compra de um selo dessa instituição, que ficava apenso em local apropriado na sua cédula marítima e assim provava o seu pagamento. Na cédula que foi anteriormente referida e com cópia em

⁴² AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

⁴³ Idem.

anexo, pode-se verificar que nos anos de 1916,17 e 18, o valor dessa capitação era de 20 centavos. Como esse imposto tinha que ser pago todos os anos, quando um marítimo estava deslocado do seu porto de registo devia efetuar esse procedimento junto da autoridade marítima local.

Com base nas informações enviadas para a Delegação Marítima de Sesimbra, pelas diversas capitánias ou delegações marítimas, com a informação referente às capitações aí pagas, procedeu-se à execução do Quadro 22, que resume essas situações para os anos de 1920 e 1921.

Desse quadro pode-se inferir, que os marítimos de Sesimbra a trabalhar fora dessa localidade, seriam 195 no ano de 1920 e 204 no ano de 1921. Possivelmente, alguns deles seriam marítimos embarcados, já anteriormente referidos.

Verifica-se também, que 57% do total dessas capitações foram pagas na Capitania de Setúbal. É sabido, que muitos pescadores de Sesimbra se deslocavam a esse porto com frequência para venderem o peixe, e que poderiam aí pagar as capitações, aquando dessas deslocações. Situação similar se poderia também passar relativamente a Lisboa ou a Cascais. Não é crível a existência de situações desse tipo, para os outros portos mais distantes de Sesimbra.

Considerando somente os portos mais longínquos, então passa a ser de 42 o número médio de pescadores de Sesimbra deslocados nesses portos, nos anos de 1920 e 1921.

Pescadores de outros portos em Sesimbra

De idêntica forma, se procedeu para quantificar o número de pescadores de outras naturalidades, que estariam a trabalhar em Sesimbra. Assim procedeu-se à elaboração do Quadro 23 com as capitações pagas em Sesimbra, tendo sido tomada em consideração as informações enviadas pela delegação marítima dessa localidade, para as autoridades marítimas dos outros portos. Foi considerado igualmente um período de 2 anos, neste caso, compreendido entre 11/03/1919 e 11/03/1921.

Pode-se constatar, que eram as regiões de Aveiro e da Figueira da Foz, com 36,3% e 16,3% respetivamente, as que tinham mais pescadores deslocados em Sesimbra. Seguiam-se Setúbal com 13,4%, Lisboa, Trafaria e Cascais, que no seu conjunto tinham cerca 19%. Só depois vinha o Algarve com cerca de 10%.

Será de referir, que de acordo com o Quadro 2, em apêndice, nos anos de 1919 a 1921 o número médio dos pescadores em Sesimbra era de 1.726. As captações dos marítimos de outros portos, pagas na Delegação Marítima de Sesimbra, perfazem um valor de quase 15% do total dessa população piscatória, o que nos dá uma ideia aproximada do número de pescadores de outras localidades que aí trabalhavam.

5 - AS EMBARCAÇÕES DE SESIMBRA

Neste capítulo, iremos debruçarmo-nos sobre as embarcações de pesca e de transporte do peixe, que eram utilizadas em Sesimbra. Começaremos por fazer referência às embarcações construídas, suas características e desenhos. Será depois feita referência aos construtores navais que existiam e por fim, às primeiras embarcações motorizadas que surgiram em Sesimbra.

5.1 - EMBARCAÇÕES CONSTRUÍDAS, CARACTERÍSTICAS E DESENHOS

Começaremos por referir o número e os valores das embarcações de pesca, que foram sendo construídas ao longo do tempo. Será depois feita referência às características dessas embarcações e aos seus desenhos.

Embarcações construídas / quantidades e valores - 1899/1926 - Quadro 12

Nesse quadro é apresentada a informação estatística relativa às embarcações contruídas em Sesimbra, no Departamento Marítimo do Centro e no conjunto de todo o país.

Foram construídas em Sesimbra 893 embarcações nesse período de 28 anos, o que perfaz uma média anual de quase 32 embarcações construídas. Não há uma tendência clara, tendo sido os anos de 1919 a 1922 os que se construíram mais embarcações, com valores superiores às 4 dezenas de unidades anuais. Por seu lado os anos de 1907 a 1909 foram os mais fracos em construção, não chegando às 2 dezenas de unidades construídas.

Em relação às tonelagens construídas verificou-se uma média anual de 59,7 tons, e uma média de 1,81 tons por embarcação. Verifica-se também, que não houve ao longo desse período, uma tendência relativamente ao tamanho das embarcações contruídas.

Será ainda de referir, que o número de embarcações de pesca construídas em Sesimbra no período analisado representou 4,9 % do total nacional e 3,8 % da tonelagem total. Fazendo a comparação com a zona do Departamento Marítimo do Centro, o número de embarcações contruídas representou 21,2 % do total e somente 11,1 % da tonelagem

aí construída. Não será de estranhar estes valores, uma vez que nos portos de Setúbal e de Lisboa estavam a surgir navios de pesca movidos mecanicamente, com tonelagens significativamente maiores.

Embarcações de Sesimbra / características - 1898/1926 - Quadro 19

Com base nos requerimentos dirigidos à Delegação Marítima de Sesimbra, período de 1912 a 1926, solicitando o registo de novas construções, a alteração do registo de embarcações existentes ou mesmo o cancelamento do seu registo, e dos documentos apensos a esses pedidos, nomeadamente certificados de construção, declarações de venda e certificados do registo de propriedade, procedeu-se à compilação da informação respeitante a várias embarcações de diferentes tipologias, que foram utilizadas em Sesimbra.

Foi assim elaborado o Quadro 19, em apêndice, com embarcações registadas entre os anos de 1898 e 1926. Pretendeu-se que fosse representativo das embarcações existentes.

Verifica-se, que todas as embarcações eram de madeira, sendo a sua propulsão feita a remos ou à vela, com exceção das duas últimas barcas, já em 1926, ano em que começaram a ser montados os primeiros motores em embarcações de Sesimbra.

As primeiras vinte embarcações apresentadas são típicas de Sesimbra, aí foram construídas e eram a grande maioria das embarcações utilizadas. O escaler mencionado foi construído em Sesimbra, não fazendo parte das suas embarcações tradicionais.

As outras oito embarcações apresentadas foram construídas em outros locais, sendo posteriormente levadas para Sesimbra e aí utilizadas na atividade da pesca. Representam, para o período em que foram analisados os registos, 1912 a 1926, a totalidade das embarcações detetadas nessa situação.

As embarcações típicas de Sesimbra eram o bote, a aiola, a barca e o batel. As Chatas eram utilizadas para transportar o peixe ou outros materiais na baía, eram embarcações sem quilha de fundo plano, ou chato, de forma a facilmente poderem encalhar e desencalhar na praia. Eram todas embarcações de boca aberta e de dimensões

relativamente modestas. Contrariamente às barcas e aos batéis, os botes, as aiolas e as chatas tinham painel de popa.

Dos Botes referidos no quadro, o mais pequeno tinha 3,10 m de comprimento por 1,40 m de largura, o maior 5,0 m por 1,90 m de largura. As Aiolas aí referidas tinham de comprimento 3,50 m e 5,30 m. Estas embarcações mais pequenas não eram utilizadas normalmente pelas armações.

As Barcas eram embarcações um pouco maiores, nos casos analisados tinham comprimentos de 7,70 m a 8,62 m, larguras de 2,45 m a 2,62 m, e de arqueação entre 3,40 e as 4,99 toneladas. As últimas barcas referidas já do ano de 1926 tinham o convés corrido e estavam preparadas para levar motor. As suas dimensões eram já um pouco maiores, tendo comprimentos superiores a 10 m e larguras na ordem dos 3,40 m.

As barcas eram utilizadas quer pelas armações de pesca da sardinha, quer pela pesca do anzol. É referido pelo Museu de Marinha, relativamente ao modelo utilizado na pesca do anzol, a “Barca do Alto ou da Caçada”, que era uma embarcação de boca aberta, pouca quilha, formas alongadas, roda de proa ligeiramente arredondada, capelo⁴⁴ altaneiro encimado por uma borla de madeira, de popa elíptica e leme por fora. Utilizava quatro a cinco remos por bordo e duas velas de espicha. Outras barcas havia que envergavam um só mastro.

Os Batéis tinham o casco semelhante ao das barcas, porém com formas mais cheias à proa e à popa, distinguindo-se facilmente das barcas por possuírem um gaviete⁴⁵ à proa e outro à popa, eram usados somente pelas armações. Os exemplos referidos no quadro têm comprimentos semelhantes aos das barcas.

Relativamente às embarcações provenientes de outras localidades e depois registadas em Sesimbra, será de referir a Lancha utilizada como traineira a remos. A embarcação tinha sido registada em Cascais em 1919 sendo pedido o seu registo em Sesimbra em 1920, e novo pedido de alteração do registo em 1921. Tinha 11,20 m de comprimento, 2,60 m de boca, 1,10 m de pontal, 7,8 tons e lotação máxima de 20 pessoas

⁴⁴ Capelo - Parte superior da roda da proa.

⁴⁵ Gaviete - Peça à proa ou à popa da embarcação, para suspender objetos pesados que estejam no fundo do mar.

De referir igualmente duas Canoas de pesca de Setúbal registadas depois em Sesimbra, que tinham comprimentos na ordem do 7 m e larguras entre 2,20 m e 2,45 m.

De referir também o Buque de Setúbal utilizado aí na pesca do cerco, que foi adquirido em 1921 por Olindo Anacleto Preto para a pesca em Sesimbra, tinha 9,42 m de comprimento por 2,90 m de boca e 6,1 tons.

São ainda mencionados 2 Saveiros, um registado na Costa da Caparica, o outro em Setúbal, que foram também adquiridos para serem usados na pesca em Sesimbra. Um tinha 8,63 m de comprimento e 2,0 m de boca, o outro tinha 8,15 m por 1,51 m.

O Galeão (antigo), que foi registado em Setúbal em 1910 para o serviço do cerco “Lusitano”, foi adquirido pela Sociedade de Pescarias Lisbonense Suc. Rosas & Companhia em 1912 para o serviço da armação “Baleeira Nova”. Os documentos não o referem, mas seria seguramente para servir de alojamento à sua companhia. Esse galeão tinha 14,65 m de comprimento, 3,94 m de largura, 0,96 m de pontal, 11,4 tons e uma lotação máxima de 64 pessoas.

Por último, será ainda de referir o Caíque Bom Fim, registado em 1898 em Lisboa e utilizado na pesca, que foi adquirido em 1917 pela companhia atrás referida, para ser utilizado como alojamento da companhia da armação “Baleeira Nova”, muito provavelmente para substituir o galeão (antigo) adquirido 5 anos antes. Tinha 15,72 m de comprimento, 4,06 m de largura, 1,54 m de pontal e 27 tons.

Desenhos das embarcações

Apresenta-se em anexo cópia dos desenhos, cedidos pelo Museu de Marinha, de diversas embarcações utilizadas em Sesimbra no período em estudo. Alguns desenhos foram executados na primeira parte do século XX, como se pode constatar pelas respetivas datas, outros foram executados mais recentemente com base em informações relativas às embarcações existentes nessa altura.

São apresentados desenhos de todas as embarcações típicas de Sesimbra, que eram utilizadas à época: Aiola Bêbada e Bote Conceição 2º utilizados em diversos tipos de pesca; Barca de Pesca do Alto utilizada na pesca ao anzol; Barca Mira e Batel S. Martinho utilizados pelas armações da sardinha e ainda a Chata da Gandaia *Lua Divina*. Este último

desenho refere também “aiola de Sesimbra”, referência não adequada, pois uma aiola é uma embarcação com quilha e preparada para andar à vela, contrariamente a essa embarcação, que tinha o fundo chato e era utilizada dentro da baía para transportar o peixe e outros materiais das embarcações maiores para terra e vice-versa.

Havia também embarcações de dois tipos diferentes, Canoas da picada e Caíques, que não sendo características de Sesimbra estavam aí presentes com alguma frequência, conforme atestam vários documentos, alguns deles referidos ao longo do presente trabalho. São por isso, apresentados também os desenhos dessas embarcações.

«Canoa da Picada foi uma embarcação veleira usada no século XIX e princípios do século XX, na região de Lisboa e sul do país, especialmente em Olhão. Muito segura e veloz, era utilizada na pesca do largo, no transporte de pescaria entre portos e barcos de maior calado. Embarcação elegante de linhas de casco e de velame de excelentes qualidades...Nos nossos dias ainda resta uma das últimas belas canoas “Fatiniza” construído em pinho de Ryga, no ano 1903... comprimento 12,40 m, boca 3,97 m, pontal 2, 31 m».⁴⁶

Chegou a haver vários caíques que faziam matrícula em Sesimbra ou estavam mesmo registados nesse porto.

«O Caíque de Olhão era em tudo semelhante aos caíques que operavam nas costas da Ericeira, Peniche, Setúbal e Lisboa, porém, foi no sotavento algarvio...sobretudo em Olhão, que se registaram em maior número...Na última metade do séc. XIX, os caíques eram conhecidos tanto no Mediterrâneo como na costa Atlântica portuguesa, utilizados no transporte e comércio...Caracterizavam-se por muita quilha, proa arredondada e levantada, popa quadrada e convés corrido, com uma gaiuta à ré e duas escotilhas de acesso ao interior. Possuía dois mastros...eram pintados de cores vivas...e por vezes apresentavam na proa pinturas de olhos estilizados ou figuras geométricas... Modelo desta embarcação: Caíque “ Jazus 1º ”. Comprimento 18,0 m, boca 5,50 m, pontal 1,50 m. Arqueação 18 a 20 toneladas».⁴⁷

⁴⁶ Informação do Museu de Marinha sobre a Canoa da Picada aí exposta.

⁴⁷ Informação do Museu de Marinha sobre o Caíque aí exposto.

5.2 - OS CONSTRUTORES NAVAIS DE SESIMBRA - 1926

Com base nos certificados de construção emitidos pelos construtores de embarcações, ou carpinteiros navais, de Sesimbra e também nos requerimentos efetuados à Delegação Marítima, solicitando licenças de construção ou vistorias, foi elaborado o Quadro 28, que se apresenta em apêndice.

No referido quadro estão identificados 10 diferentes construtores navais que existiam no ano de 1926, assim como a localização dos seus estaleiros. O quadro refere ainda as características das embarcações mencionadas nos documentos, além de outras informações relacionadas com as mesmas.

Listagem dos construtores e locais de construção:

João de Carvalho Netto - Estaleiro do Loureiro & C^a Filhos;

Joaquim Silvestre Farinha - Largo do Cemitério;

Carlos Alexandre Pereira - Largo Miguel Bombarda;

José Sebastião da Matta - Largo da Misericórdia;

Joaquim Estevão Alves - Estaleiro da Sociedade Roquete & C^a;

Joaquim Gomes Ramos e José Custódio Miguel - Lugar do Calvário;

António Serafim Neto e Francisco Pedro Brazinha - Lugar do Calvário;

Joaquim António da Encarnação - Lugar do Calvário.

Convirá referir, que alguns dos locais acima mencionados estão dentro da povoação e em locais bastante elevados, como é o caso do Largo do Cemitério ou do Lugar do Calvário. Caso houvesse reparações a fazer, elas seriam certamente efetuadas em locais mais acessíveis.

Como nota final, será ainda de referir que Baldaque da Silva no seu Relatório de 1897 mencionava, como já anteriormente reportámos, que existiam nessa altura 4 estaleiros de construção de barcos e outros tantos mestres construtores em Sesimbra.

5.3 - AS PRIMEIRAS EMBARCAÇÕES MOTORIZADAS

Na *Estatística das Pescas* de 1926 é mencionada pela primeira vez a existência de uma embarcação com motor mecânico em Sesimbra. Esse número foi aumentando, passando a 16 no ano de 1927, a 30 no ano de 1928 e a 29 no ano de 1929.⁴⁸ Existe porém documentação da Delegação Marítima, que refere a montagem de motores em 9 embarcações já no ano de 1926. Provavelmente, só no ano seguinte tal situação se traduziu em termos estatísticos. Faz-se em seguida referência a essas embarcações.

Barca Primeira de Sesimbra

Iremos referir em síntese os diversos procedimentos legais efetuados, desde o início da construção até à autorização para efetuar a matrícula da referida embarcação. Serão assinaladas as informações mais importantes.

A Licença de construção foi emitida pela Delegação Marítima de Sesimbra em 9 de Junho de 1926, referindo que era concedida licença a João de Carvalho Neto, para construir uma barca por conta e ordem de Justino da Silva, sendo de madeira de pinho e tendo 10,90 m de comprimento, 3,40 m de boca e 0,92 m de pontal.

Em 12 de Julho de 1926 Justino da Silva, marítimo residente em Sesimbra, requereu à Delegação Marítima o registo em seu nome da barca mandada construir, juntando o certificado de construção com a mesma data, que referia o seguinte:

«Certifico que construí uma barca com coberta no estaleiro do Exmo. Senhor Loureiro & C^a Filhos, nesta vila de Sesimbra, por conta e ordem do Exmo. Sr. Justino da Silva, natural e residente em Sesimbra, embarcação que se destina à pesca costeira, com a denominação de “Primeira de Sesimbra”, tendo de comprimento 10,90 m, boca 3,40 m e pontal 0,92 m, pela quantia de dez mil escudos, que já recebi e lhe dou a devida quitação. E por ser verdade passo a presente que assino».⁴⁹

⁴⁸ Comissão Central de Pescarias, *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes no Ano de 1929, comparada com os anos de 1925 a 1928*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1930.

⁴⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

Em 23 de Julho de 1926 a barca S.C. 126 denominada *Primeira de Sesimbra* foi vistoriada em Setúbal, com o custo de 244\$20, referindo o termo de vistoria o seguinte:

«Vistoria passada com a embarcação a flutuar. Está bem construída podendo montar o motor. Quando vier à vistoria a navegar depois da montagem do motor deve trazer um farol de estai, dois farolins de borda que devem ser montados em caixas fixas na gaiuta de ré, uma buzina de alarme, uma boia circular de salvação tendo pintados os nomes da embarcações e da praça, tantos coletes de salvação quantos os tripulantes, um extintor de incêndios, um saco de areia para lançar sobre gasolina derramada e inflamada. O depósito de gasolina deve ser colocado no convés».⁵⁰

Em 22 de Setembro de 1926 foi efetuada nova vistoria em Setúbal, tendo a respetiva capitania informado de imediato a Delegação Marítima, que a embarcação estava autorizada a efetuar a referida matricula. No dia 25, em ofício enviado à Delegação Marítima a Capitania referia o seguinte:

«Para conhecimento do interessado e devidos efeitos se comunica o resultado da vistoria passada em 22 do corrente mês, ao buque com motor nº S.C.126 denominado “1ª de Sesimbra”.

“Vistoria passada a navegar. Acabou de montar um motor Sleniher de 4 cilindros e 35 H.P. que funciona bem. Deve completar o armamento que lhe foi indicado na 1ª vistoria”.

Solicita-se o pagamento desta vistoria na importância de 230\$40».⁵¹

Será de salientar, que a licença de construção foi emitida pela Delegação Marítima de Sesimbra em 9/06/1926 e o certificado de construção foi emitido em 12/07, ou seja cerca de um mês depois. Seguramente, que a referida embarcação já estava bastante avançada na sua construção, quando foi emitida a referida licença. Uma embarcação, com essas características, levava muito mais tempo a ser construída.

Desde o final da construção em 12/07, até à vistoria final ocorrida em 22 /09/1926, passou-se pouco mais de 2 meses, o que incluiu além das vistorias em si, a montagem do motor e a execução de vários itens requeridos aquando da primeira inspeção.

⁵⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

⁵¹ Idem

Barca Boa Esperança

No dia 25 de Janeiro de 1926 foi efetuada vistoria em Setúbal ao buque com motor nº S.C. 495 denominado *Boa Esperança*. De acordo com a informação mandada dessa capitania para a Delegação Marítima, a embarcação necessitava levar duas escoas⁵² de 3 cm de espessura de popa à proa, uma por cada bordo, e cavilhar a sobrequilha para a quilha. O motor deveria ser abrigado numa pequena cabine. Depois de montado e quando fosse à nova vistoria, deveria levar um farol de 3 cores ou dois faróis de borda e um de estai, uma buzina de alarme e um extintor de incêndio.⁵³

Em 25 de Fevereiro, a Capitania de Setúbal autorizou que a barca nº S.C. 495 *Boa Esperança* pudesse exercer a sua atividade, devendo porém deixar na Delegação Marítima a hélice, até à nova vistoriada. Em 6 de Março foi efetuada a nova vistoria em Setúbal, cujo auto referia que tinha sido montado um motor Termex 15 H.P. 4 cilindros usado, mas que estava em razoável estado de conservação, que devia arranjar uma fixação própria para colocar os faróis da borda em caixas, e uma outra para colocar o farol de estai quando navegasse com motor. A buzina de alarme deveria ser fixada de modo a que estivesse sempre ao alcance do respetivo patrão.⁵⁴

Barca Felicidade Gabado

Em 25 de Janeiro de 1926 foi efetuada em Setúbal vistoria à barca nº S.C. 337 denominada *Felicidade Gabado*, cujo proprietário era João Anacleto Gabado Júnior, sendo referido no termo dessa vistoria, que a barca tinha acabado de montar um motor Internacional já usado, de 10 H.P. sem embraiagem. Essa peça deveria ser montada no prazo de 15 dias, sendo a verificação efetuada pela Delegação Marítima de Sesimbra. Entretanto podia trabalhar com todas as precauções. No mesmo prazo deveria montar igualmente uma buzina de alarme e um extintor de incêndios.⁵⁵

Barca Pardela

Em 23 de Julho de 1926 foi efetuada vistoria à barca nº S.C. 3A.12 denominada *Pardela*, ficando a constar no respetivo termo, que a construção dessa embarcação não

⁵² Escoa - Régua longitudinal colocada a um lado e outro da sobrequilha.

⁵³ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Idem.

tinha sido efetuada para levar motor, todavia com o reforço já efetuado podia fazê-lo. Quando fosse à vistoria a navegar depois de montar o motor deveria levar, além de outros requisitos, um farol de estai e dois faróis da borda.⁵⁶

Em 3 de Dezembro de 1926 foi efetuada em Setúbal vistoria a navegar, sendo referido no respetivo termo, que tinha acabado de montar um motor usado de carro, Berliet de 40 H.P., que tinha sido transformado para motor marítimo. Referia também, que era conveniente chamar o manejo da buzina do motor para a mão de quem ia ao leme, porque era às vezes difícil chamar a atenção do *chauffeur* para a tocar. O extintor de incêndios deveria ser colocado à entrada da casa do motor, para que pudesse ser tirado do convés. Os faróis de borda deviam ser colocados em caixas próprias, fixas na gaiuta. Referia ainda que a embarcação podia entrar ao serviço.⁵⁷

Notas

Além das 4 embarcações antes referidas, existe também informação em arquivo, relativa aos processos de preparação ou montagem de motores, no ano de 1926, nas seguintes barcas: S.C.332 *Três Irmãs*; S.C. 334 *Maria do Carmo II*; S.C. 121 *Delmina*; S.C. 228 *Luz do Calvário* e ainda na *Senhor Jesus das Chagas*.

Houve embarcações feitas de raiz para levar motor, houve outras que foram adaptadas para essa função. Todos os motores montados trabalhavam a gasolina e eram com frequência já usados, alguns deles motores de carros. As inspeções às embarcações motorizadas, ou em fase de motorização, eram efetuadas no porto de Setúbal.

Além do bom funcionamento do motor, sistema de fixação e reforço da estrutura, as exigências da Capitania passavam pelos faróis de navegação, buzina de alarme, boia e coletes de salvação, saco de areia e extintor de incêndios e obrigatoriedade do depósito de gasolina estar situado no convés.

Será ainda de referir, que as duas embarcações denominadas *Boa Esperança* e *Felicidade Gabado*, tanto eram designadas por barcas como por buques, pela Capitania do Porto de Setúbal.

⁵⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

⁵⁷ Idem.

6 - AS PESCAS EM SESIMBRA

Tendo como objetivo abranger todas as artes que são mencionadas nas *Estatística das Pescas*, e que estão igualmente referidas nos quadros que estão em apêndice, iremos começar por descrever os aparelhos utilizados nessas várias artes, que existiam em Sesimbra na época em estudo.

Será feita depois referência a diversos aspetos da pesca do anzol, das redes e de outros tipos de pesca. Será feita referência às matrículas dos barcos de pesca e à venda do peixe em Sesimbra. Os temas relacionados com as armações de pesca de sardinha, dada a importância que tiveram, serão abordados em capítulo próprio.

É apresentada também em apêndice uma relação de legislação relacionada com as pescas e em especial com as pescas em Sesimbra. Essa relação, não exaustiva, contém ainda o “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha” de 1903 e o “Regulamento para o Fornecimento de Isco pelas Armações de Sardinha aos Barcos do Anzol” de 1904.

6.1 - DESCRIÇÃO DAS ARTES DE PESCA

Vamos em seguida fazer referência às diversas artes de pesca que existiam em Sesimbra. Sempre que possível, utilizaremos informação da época, com especial destaque para a que consta na detalhada obra *Estado Atual das Pescas em Portugal*, de Baldaque da Silva, publicada em 1892.

Iremos descrever os aparelhos de pesca, que abaixo se menciona.

- Aparelhos de rede: sacadas; enchelevares; tarrafas; arte xávega; chinchorros; camaroeiros e traineiras (as armações de sardinha serão referidas em capítulo próprio).
- Aparelhos de anzol: aparelhos com muitos anzóis, espinéis, palangres e gorazeiras; aparelhos singelos de anzol ou linhas de pesca, sendo descrita neste grupo a linha do peixe-espada; taloeiras e caniços.
- Outros aparelhos de pesca: covos; físgas e arpões.

Algumas das artes referidas são ainda hoje praticadas em Sesimbra, como é o caso das traineiras, dos espinéis ou dos covos. Outras deixaram de o ser, há mais ou menos tempo, como é o caso das sacadas, das tarrafas ou das armações de sardinha.

6.1.1 - DESCRIÇÃO DOS APARELHOS DE REDE

Sacadas

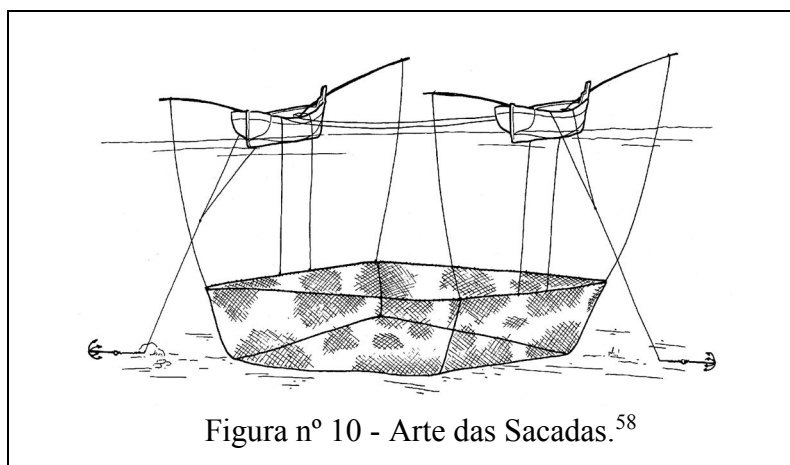


Figura nº 10 - Arte das Sacadas.⁵⁸

Sacadas são aparelhos de rede, que depois de mergulhados e conterem a pescaria, se alam para cima trazendo assim o peixe até à superfície. As sacadas foram utilizadas em Sesimbra desde o início do século XX, até ao final da década de oitenta. Tiveram o seu apogeu, no início da década de trinta, com cerca de uma centena em laboração. Por terem aparecido já em época posterior, Baldaque da Silva não faz referência a esses aparelhos na sua obra *Estado Atual das Pescas em Portugal* publicada em 1892.

É referido noutra obra mais recente, *As Artes de Pesca de Sesimbra*, o seguinte:

«Laborando todo o ano, desde que o estado do tempo o permitisse, e com uma companhia de oito homens...Utilizavam dois botes, conhecidos por botes da sacada, que diferiam da nossa vulgar aiola por serem um pouco maiores, movidos por quatro remos, dois a vante e dois a ré, armando cada um deles duas varas com cerca de quatro metros, um à proa e outro à popa, salientes dos barcos, e a cujas extremidades se prendiam os moitões por onde corriam os cabos de alar as redes, as quais tinham formato quadrangular

⁵⁸António Reis Marques, *As Artes de Pesca de Sesimbra*, 2ª Edição, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2007, p.18.

e malha miúda, sendo lançadas no fundo do mar, onde a sua posição e estabilidade era mantida por pedras que se amarravam aos extremos.

Podendo pescar de dia ou de noite, o peixe era atraído pelo engodo lançado ao mar no primeiro caso e, no segundo, pela luz de um forte fogacho...Aliás o uso, ou abuso, desses fogachos gerou uma longa e grave contenda, conhecida pela “questão dos sacadeiros”, que teve o seu auge no ano de 1933, entre proprietários das sacadas e os das armações...que obrigou à restrição do poder iluminante dos fogachos utilizados que, no parecer dos homens das armações, fazia afugentar da costa a grande quantidade de peixe que as sacadas atraíam com esse processo, mas não tinham capacidade de recolha». ⁵⁹

Enchelevares

A existência de enchelevares em Sesimbra só é referida nas *Estatística das Pescas* após o ano de 1905. Era uma arte de pesca à rede com engodo, utilizada para diversos tipos de peixe, como o peixão, o pregado, etc. Nessa arte, que é ainda praticada nos Açores, é utilizado um saco de rede imerso e engodo para chamar o peixe. O saco é depois trazido à superfície com a pescaria. Apresenta-se em seguida um esquema respeitante a essa pesca efetuada no referido arquipélago.

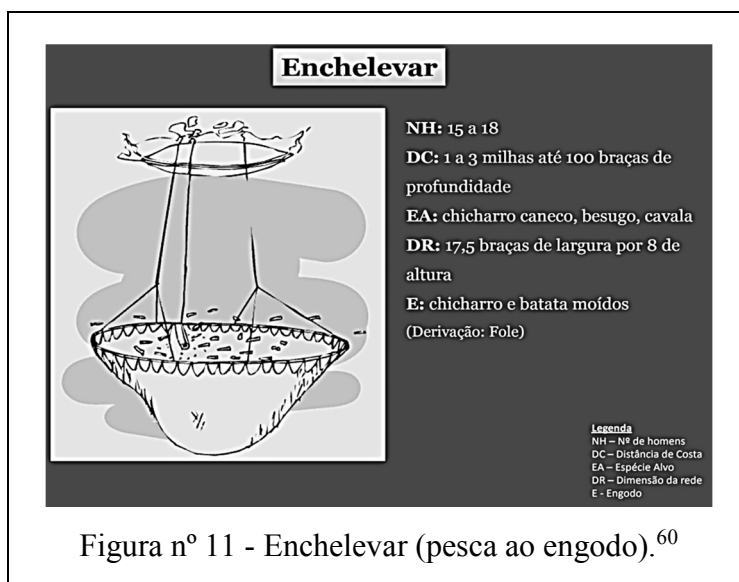


Figura nº 11 - Enchelevar (pesca ao engodo).⁶⁰

⁵⁹ António Reis Marques, *As Artes de Pesca de Sesimbra*, 2ª Edição, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2007, pp.17-19.

⁶⁰ APEDA - Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores, em Autorizadas, Redes, Enchelevar. (<https://www.pescazores.com/wp-content/uploads/2011/03/Enchelevar.pdf>), [25.01.2024].

O temo *enchelevar* tem habitualmente o seguinte significado: saco de rede miúda, de forma cónica, cosida a um aro de metal ou de madeira, ao qual está ligado um pé de galinha e que serve para transportar e guardar o peixe.⁶¹ De semelhante forma, esse aparelho é descrito no *Estado Atual das Pescas em Portugal*, como sendo utilizado, não para pescar, mas para tirar o peixe de outros aparelhos.⁶² É possível que essa arte começasse a ser utilizada só após a publicação dessa obra, explicando-se assim não estar aí mencionada.

Tarrafas

Tarrafa é o nome dado a uma arte de pesca milenar, usado em pequenas profundidades, em que é arremessada para a água uma pequena rede circular, com pesos em toda a volta, que depois é colhida por uma linha que está fixada ao centro da rede. A rede cai sobre o peixe que fica enredado nela e é assim colhido.⁶³

Tarrafa é também o nome dado a outra arte de pesca com rede, descrita no *Estado Atual das Pescas em Portugal* e que tudo indica, será aquela que era praticada na altura em Sesimbra. Menciona-se em seguida o que aí é descrito em relação a essa pesca.

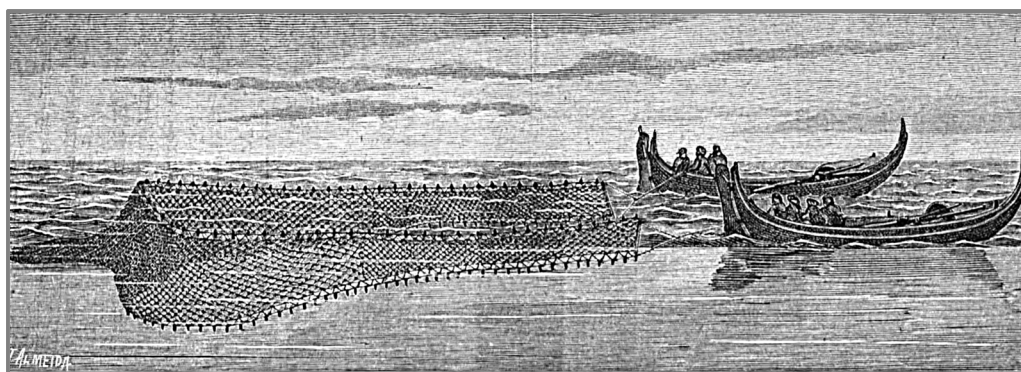


Figura nº 12 - Tarrafa.⁶⁴

⁶¹ Humberto Leitão e José Vicente Lopes, *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e atual*, 3ª ed., Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1990, p.227.

⁶² António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp. 266-267.

⁶³ António Arthur Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n`esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, p.19.

⁶⁴ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.241.

«Tarrafa - Este aparelho, usado como rede de cerco volante, apenas se emprega na enseada de entre Cabos da Roca e Espichel, e na enseada de Setúbal para a pesca da sardinha que, com o nome de tarrafa, dá entrada nos mercados de Lisboa no fim do inverno e começo da primavera. São os pescadores ílhavos, que emigram para o porto de Lisboa durante esta época, e os pescadores deste porto, que se dedicam especialmente a esta pesca, empregando os primeiros uns grandes barcos de fundo chato...denominados ílhavos...e os segundos as chamadas canoas do alto com coberta corrida ou bailéus, ...Tanto os ílhavos como as canoas se dedicam a outros sistemas de pesca passada a época da afluência d'esta sardinha...

A tarrafa é uma rede de um único pano, composta de saco e mangas, tendo estas 30 a 40 metros de comprimento para cada lado, e ligando a meio com um retângulo de rede, do centro do qual se abre o saco.

A tarrafa forma toda uma rede contínua, tendo de altura a meio 4 a 5 metros, e indo esta decrescendo até atingir 1 metro nos extremos das mangas; sendo a tralha superior guarnecida de flutuadores de cortiça e a de baixo de pesos de chumbo.

A malha das mangas tem 20 milímetros de lado, e a do retângulo central e do saco mede 8 milímetros. Empregam este aparelho, colhendo-o em uma das embarcações, e indo a outra com um dos extremos das mangas, navegando em semicírculo, à medida que o barco porta-redes a vai deitando ao mar, de modo que a tarrafa fica mergulhada verticalmente dentro de água, formando cerco em volta do cardume. Depois começam as duas embarcações metendo dentro as mangas e aproximando-se até chegarem ao saco, onde vem a pescaria, o qual é também embarcado para bordo de uma delas».⁶⁵

Arte Xávega e Chinchorros

É mencionado o seguinte em *As Artes de Pesca de Sesimbra*, relativamente às artes xávegas e aos chinchorros, artes de arrastar para terra, que existiram nessa vila:

«...a xávega possui um saco de rede envolvente na sua parte média, cuja boca se prolonga para um e outro lado, por duas compridas mangas ou alares de rede, diminuindo a sua altura para as extremidades, cujo comprimento é, em média cerca de seis vezes o

⁶⁵ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp.240-241.

comprimento total do saco. Nos extremos das mangas amarram-se os cabos de alagem (calas) que, desse modo, prolongam as asas do saco.

A rede largada dum pequeno barco de caixa aberta...assenta no fundo, numa posição vertical, em que a testa inferior leva chumbadas para a manterem fundeada, e a superior boias para garantir a flutuação, conservando aberta a boca do saco...o barco que transportava a rede saía de um ponto fixo da praia, onde ficava segura a ponta dum dos cabos, e, num movimento em semicírculo, lançava a arte no mar, levando para terra a ponta do outro cabo.

Para os trabalhos de alar e arrastar as redes, empregavam-se vários homens que usavam uma alça de lona, presa por uma corda a cada um dos cabos de alar...À medida que a rede é arrastada para terra, o peixe, sentindo-se cercado, só pode fugir em direção ao saco, que quando chega à praia, é rapidamente aberto para a sua recolha...

Importa referir que raramente se ouvia na nossa terra chamar xávegas, mas sim chinchas, às artes que pescavam na zona nascente da baía, daí a sua designação genérica de “artes do Caneiro”. E nestas esteve incluída uma outra arte, os chinchorros, que embora de características idênticas às das chinchas, tinham contudo malha mais miúda, que não permitia a fuga dos imaturos, sendo portanto nociva à preservação das espécies, pelo que o seu uso atravessou diversas fases...até à sua proibição total».⁶⁶

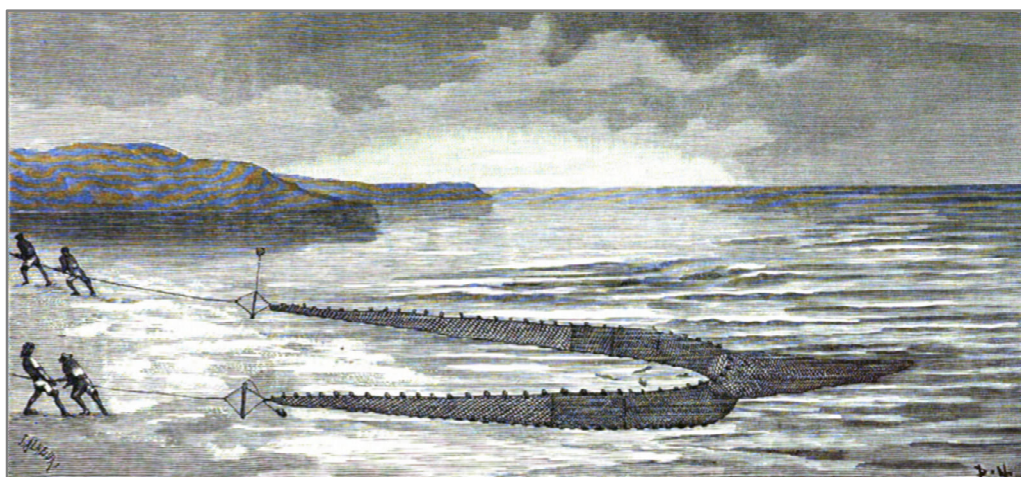


Figura nº 13 - Arte Xávega.⁶⁷

⁶⁶ António Reis Marques, *As Artes de Pesca de Sesimbra*, 2ª Edição, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2007, pp. 20-23.

⁶⁷ SILVA, António Arthur Baldaque da, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.244.

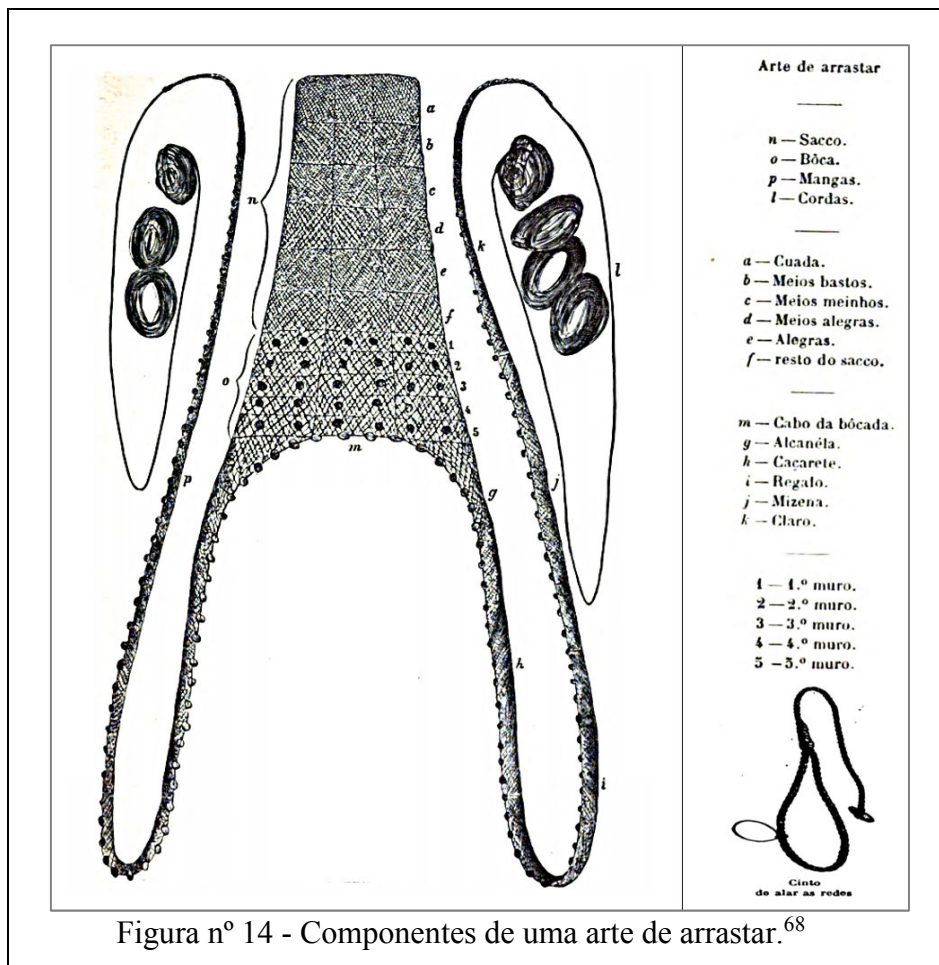


Figura nº 14 - Componentes de uma arte de arrastar.⁶⁸

Refere-se em seguida a informação que Baldaque da Silva menciona no *Estado atual das Pescas*, relativamente aos chinchorros e chinchas. Não coincidindo exatamente com a informação antes referida, não deixa contudo de ser claro, que os seus aparelhos são de menores dimensões que os utilizados nas artes xávegas:

«Chinchorro ou chinchoxo. É uma rede envolvente de arrastar, construída como a anterior, mas de menor grandeza, que se lança apenas com oito a dez homens, e que se emprega em sítios menos profundos. As mangas têm de comprimento 20 a 25 metros e

⁶⁸ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp.242-244.

uma malhagem de 10 milímetros de lado. A altura da rede a meio tem 2 metros a 2,5 e nas extremidades das mangas 0,50 metros.

É usada em quási todas as costas onde há pesca de arrasto, quando não há número de braços suficientes para deitar os aparelhos do mesmo género de maiores dimensões e está mais generalizada na costa ocidental, de Lisboa para o sul, com quanto outros sistemas de pesca costeira tenham mais voga e deem maior resultado...

Chincha. É o aparelho de rede envolvente de arrastar, com saco, de menores dimensões, que se emprega em sítios baixos, tanto na costa, como nos bancos das barras e bacias litorais. As mangas têm de comprimento 15 metros, medindo a rede a meio 1,50 a 2 metros de altura, e sendo a malhagem como no chinchorro. É manobrada apenas com dois a três homens». ⁶⁹

Camaroeiros

Baldaque da Silva referia que o camaroeiro era uma rede destinada à pesca do camarão, geralmente feita com fio de linho, com malha de 8 milímetros, com a forma de cone ou de saco. Tinha um aro circular de junco, verga ou de ferro, na qual entalhava a rede. A este aro ligavam simetricamente três ou quatro pernadas, que reuniam num único cabo delgado, que servia para suspender e lançar o aparelho.

O sistema de pesca consistia em colocar isca no saco do aparelho e depois mergulha-lo na água, arriando-o de uma rocha, quebra-mar, ou de uma embarcação, passado algum tempo o saco era retirado da água e recolhido assim o camarão nele existente. ⁷⁰

Traineiras

É referido no *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e atual*, que uma traineira era uma embarcação a remos de pequena boca em relação ao seu comprimento, que podia ter um mastro a vante da última bancada da proa, muito inclinado para ré, onde

⁶⁹ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp.247-248.

⁷⁰ *Ibidem*, p.266.

armava uma vela de pendão. Era usada na pesca da sardinha, na zona de Peniche, e em outros locais da nossa costa.⁷¹

De acordo com as *Estatística das Pescas*, foi só no ano de 1920 que foi registada a existência de uma primeira traineira em Sesimbra, que era também movida a remos. A arte das traineiras é pois a designação dada ao tipo de pesca do cerco, em que eram usadas essas embarcações. Menciona-se em seguida um texto publicado no “Mestre do Mar”, que bem elucida essa época, em que as traineiras eram movidas à vela, e essencialmente a remos durante a fase da pesca.

«Quando se localizava um cardume (normalmente de sardinhas) saía a traineira (movida a remos) para o local indicado por sinais no mar característicos: golfinhos, aves, agitação da água, fosforescência noturna, etc. Chegados ao local, os pescadores apressavam-se a lançar uma ponta da rede, que tinha um peso de chumbo de um lado e uma boia de cortiça no lado oposto. Rapidamente (para que a sardinha não fugisse), descreviam um grande círculo em torno do cardume, remando fortemente e largando a rede, à medida que deixavam cair os sucessivos pesos da rede, ficando as boias à vista. Depois de fechado o círculo, começavam de imediato a puxar a rede pelo fundo e por um cabo (retenida) que passava pelas boias. Formavam desta forma uma espécie de saco, que iam apertando, até poderem despejar o seu conteúdo (as sardinhas) para o interior da embarcação».⁷²

Será de referir, que só no início dos anos 40 do século XX surgiram em Sesimbra as modernas artes cercadoras ou traineiras, nessa altura já movimentadas a motor. Eram constituídas pela traineira propriamente dita, pela enviada ou acostada e por um bote, que segurava a extremidade da rede, enquanto a traineira a lançava em círculo, em torno do cardume. A enviada servia para levar o peixe para a venda e para ajudar a manter estável a traineira durante a operação da pesca.⁷³

⁷¹ Humberto Leitão e José Vicente Lopes, *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e atual*, 3ª ed., Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1990, p.515.

⁷² MESTREDOMAR, (<https://mestredomar.com/almanaque-do-oceano/almanaque-traineiras/>), [2.2024].

⁷³ António Reis Marques, *As Artes de Pesca de Sesimbra*, 2ª Edição, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2007, pp.31-32.

6.1.2 - DESCRIÇÃO DOS APARELHOS DE ANZOL

Pesca do alto com aparelhos de muitos anzóis

Os aparelhos de linha com muitos anzois, consistindo sempre numa linha mais grossa e comprida, tendo periodicamente uma linha mais fina com um anzol empatado no extremo, tomam o nome genérico de espinéis ou espinheis, por parecerem no seu conjunto uma longa espinha de peixe. Iremos em seguida fazer referência, aos espinéis, assim como aos palangres e gorazeiras, que são artes do mesmo tipo.

Espinel

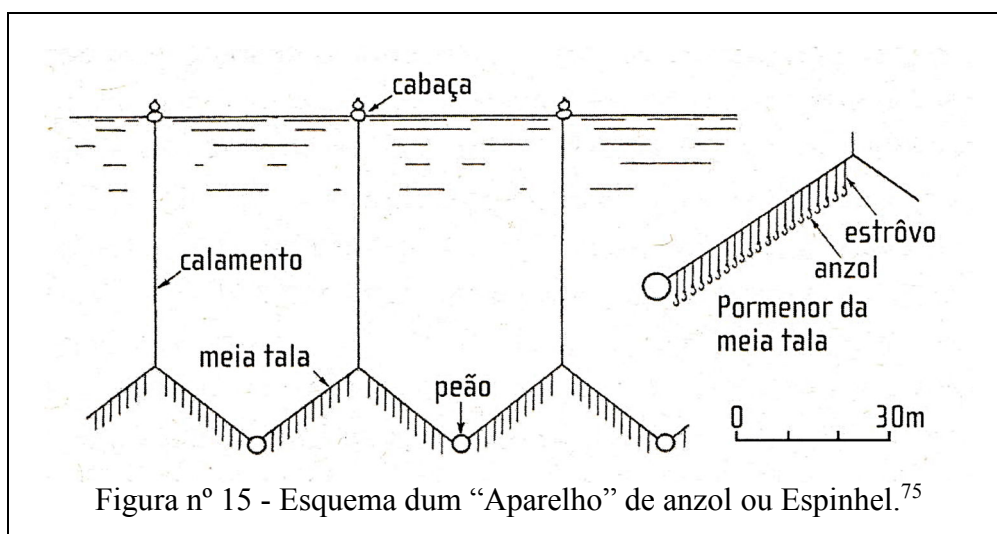
Baldaque da Silva na obra intitulada *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n'esta Localidade*, de 1887, dava a seguinte explicação relativamente à pesca do espinel:

«Espinel - Compõe-se este aparelho de um certo número de linhas de pesca, de 24 braças cada uma, emendadas umas às outras, e tendo, de braça e meia em braça e meia, pesqueiros de linha de linho mais fina com um anzol empatado. Costumam na localidade colocar, em cada quatro linhas de comprimento, cento e dezasseis anzois.

Em uma das extremidades do aparelho amarra-se uma pedra, ou chumbada, para o fazer mergulhar, e depois vai-se largando pouco a pouco para dentro de água, aliviando-o de distância a distância com boias, de maneira que fique entre duas águas. Lança-se de bordo de uma embarcação seguindo devagar, ou então à feição da corrente. Para iscar os anzois empregam a lula, choco, sardinha ou chicharro. Muitas vezes depois do aparelho estar todo lançado, fundeia-se o último chicote e deixam-no ficar no mar durante a noite para suspender de madrugada.

Constroem-se aparelhos tão compridos que chegam a atingir 300 e 500 metros de extensão. É este um dos processos de pesca que dá melhor resultado e que maior variedade de peixes consegue apresentar para consumo».⁷⁴

⁷⁴ António Arthur Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n'esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, pp.23-24.



Palangres e gorazeiras

Baldaque da Silva refere também o seguinte em relação aos palangres e gorazeira:

«Palangre - É uma variedade de espinel que em lugar de ser composto de talas ou manios, é feito de uma única linha madre com 120 a 130 braças de comprimento, tendo de 2 em 2 braças estrovaduras de linha mais fina com uma braça de extensão e um anzol empatado no extremo...

Gorazeira - Este aparelho, a que também chamam golazeira, é construído como o espinhel, mas com linha mais fina. Em Buarcos, por exemplo, fazem-no com vinte e cinco a vinte e oito linhas, levando cada linha vinte e cinco anzóis. Põem-lhe boias de cortiça em cada intervalo e uma a cada ponta, e largam-no no alto até 20 braças de profundidade, obrigando-o a mergulhar com pedras atadas em diferentes distâncias.

A construção e maneira de pescar com o espinel do alto, palangre e gorazeira são sempre as mesmas, variando apenas de localidade para localidade o número e comprimento das linhas e a quantidade dos anzóis».⁷⁶

⁷⁵ Maria Alfreda da Cruz, *Pesca e Pescadores em Sesimbra, Contributo para a Narrativa do Concelho*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2009, p.27.

⁷⁶ António Arthur Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n`esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, p.199.

Pesca do alto com aparelhos singelos de anzol ou linhas de pesca

Nas *Estatísticas das Pescas*, em Sesimbra, aparecem nos aparelhos de anzol, referência a linhas para determinadas espécies de peixe, por exemplo linhas para pargos, para choupas, etc. Cada uma tinha a sua especificidade. Faz-se em seguida referência a esses aparelhos, tendo como base a informação existente no *Estado Atual das Pescas em Portugal*.

Os aparelhos singelos de anzol da pesca do alto mais utilizados eram a linha da pescada, a linha do peixe-espada, a linha do congro, a linha do ruivo, etc. A pescada, que era apanhada ao anzol era de melhor qualidade do que a pescada nas redes, porque esta depois de emalhada e morta ficava ainda dentro de água durante muitas horas, enquanto a primeira saía da água ainda viva. Para o sul de Lisboa a pescada era quase sempre capturada ao anzol, sendo essa pesca importante entre os pescadores de Lisboa, Trafaria, Sesimbra, Setúbal, Olhão, etc.

Linha do peixe-espada

O pesqueiro era composto de uma linha de linho, com 1,5 mm de diâmetro e 1 m comprimento, tendo em uma das extremidades uma alça para amarrar a linha, e na outra um fio de arame dobrado em seio, com 16 cm de comprimento já depois de dobrado, onde empatava nos extremos reunidos um anzol n.º 7. O anzol era empatado no arame para evitar que o peixe-espada pudesse destruir o pesqueiro com os seus dentes pontiagudos, fortes e cortantes. Era utilizada a sardinha ou o chicharro como isca, sendo a pesca efetuada durante o dia e em profundidades de 200 a 400 metros.⁷⁷

Taloeiras para lulas e para polvos

Tendo igualmente como base a informação existente no *Estado Atual das Pescas em Portugal*, será de referir que taloeiras eram aparelhos utilizados na pesca das lulas e chocos, utilizando uma linha de pesca vulgar, podendo ser de chumbo ou de madeira.

⁷⁷ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp.200-202.

As taloeiras de chumbo eram forradas de um pano branco. Quer umas quer as outras terminavam na parte inferior por uma pequena pirâmide cónica de chumbo, com o vértice para baixo, guarnecida em volta da circunferência da base com alfinetes dispostos com os bicos para cima.

A pesca era efetuada a bordo de uma embarcação, em águas pouco profundas, até 15 a 20 braças de água, largando-se o aparelho até perto do fundo, alando-se e arriando-se depois sucessivamente para dar movimento de vaivém à taloeira dentro de água. Logo que o aparelho acusasse mais peso, puxa-se rapidamente pela linha, a fim de fregar o molusco com os alfinetes, sendo depois este trazido à superfície.⁷⁸

Canços

Canço é uma cana fina, que pode ser eventualmente utilizada para pescar. Não era habitual as canas que existiam serem referidas nas *Estatística das Pescas*. No ano de 1903, é no entanto aí referido, que existiam 4.319 canços em Sesimbra utilizados para pescar, além de outras, as seguintes espécies: sarda, cavala, boga, robalo, mugem, tainha, sargo, peixeão, chicharro, bodião, vermelhão e salema.

6.1.3 - DESCRIÇÃO DE OUTROS APARELHOS DE PESCA

Covos

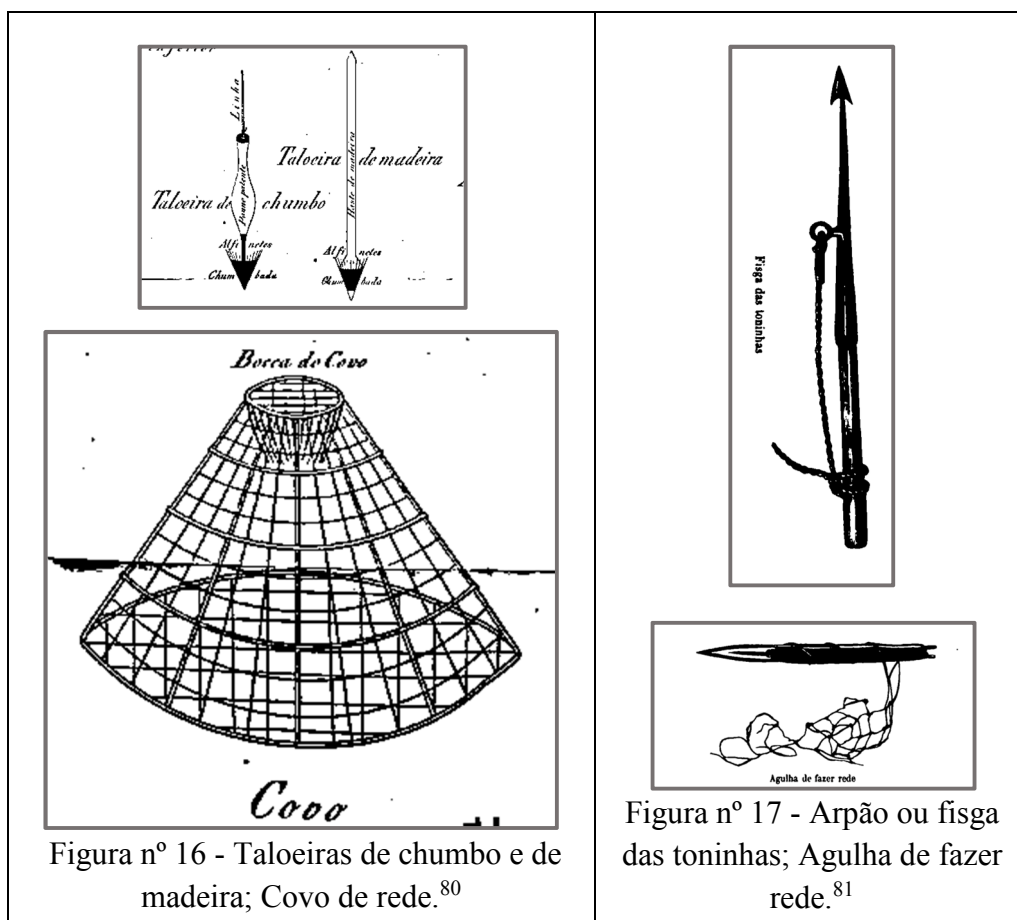
Como é referido nas *Estatística das Pescas*, os covos eram usadas em Sesimbra para pescar diversas espécies como a lagosta, o besugo, a choupã, o safio, etc. Menciona-se em seguida como eram essas armadilhas, conforme referido por Baldaque da Silva.

O covo era uma armadilha com a forma de pirâmide cónica truncada, feita de verga enlaçada. A base maior tinha uma abertura guarnecida com canas dispostas, como os arames da entrada nas ratoeiras. A base menor tinha uma pequena porta para por ela se poder tirar o peixe. No interior do covo existia um cordel onde se amarrava a isca.

⁷⁸ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.275.

Depois de iscado o covo era deixado no fundo, em sítios rochosos, permanecendo dentro da água toda a noite. O peixe, procurando alcançar a isca, entrava pela abertura lateral da armadilha e ficava preso dentro dela.

Havia duas maneiras do pescador encontrar depois o covo que tinha ficado no fundo. A primeira consistia em amarrar-lhe um cabo com uma pequena boia para o assinalar, mas tinha o inconveniente de qualquer um o poder suspender e tirar o peixe. A outra forma, mais segura, era fazer marcações em terra quando se largasse o covo para o fundo e usar depois uma pequena fateixa de rocegar para o poder encontrar e suspender.⁷⁹



⁷⁹ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.279.

⁸⁰ António Arthur Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n`esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887.

⁸¹ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp. 268, 277.

Arpões e físgas

De acordo com a informação referida nas *Estatística das Pescas*, os arpões eram utilizados para pescar atum, albacora e toninha e as físgas para pescar linguado, pregado, robalo, ruivo, santola, choco, etc. Faz-se em seguida a descrição desses equipamentos, tendo como base na informação existente no *Estado Atual das Pescas em Portugal*.⁸²

Arpão ou arpéu era constituído por uma haste de ferro com 40 a 50 centímetros de comprimento, tendo em uma das extremidades uma ponta aguçada com duas rebarbas, em forma de farpa, e na outra extremidade uma cavidade onde entrava uma vara de madeira. A meio do ferro tinha uma argola para amarrar um cabo que dava volta no extremo da vara e que tinha 5 a 10 braças de comprimento, ficando o chicote a bordo. Eram arremessados com força para se cravarem no corpo do animal, ou arpoar, sendo utilizados para as toninhas e outros cetáceos e para os peixes de maiores dimensões.

A físga consistia numa espécie de garfo de ferro colocado na extremidade de uma vara e era empregue para pescar ao candeio. A pesca ao candeio fazia-se em noites escuras, em que a superfície da água estava calma. Colocava-se um fogacho à proa de uma embarcação que se ia fazendo deslizar, atraindo o peixe à superfície que era depois físgado diretamente pelo garfo, que o pescador tinha nas mãos e que ia sucessivamente mergulhando na água.

6.2 - A PESCA DO ANZOL

Após referência aos valores estatísticos, iremos abordar as questões relacionadas com o fornecimento do isco para a pesca do anzol. Será feita depois referência aos conflitos com as outras artes de pesca e entre as embarcações do anzol.

6.2.1 - VALORES ESTATÍSTICOS

Foi antes referido, que não era uniforme a forma como as *Estatística das Pescas* apresentavam a informação relativa às diversas artes ao longo do tempo, exceção feita

⁸² António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.277.

para as armações de sardinha, que tiveram sempre os seus valores claros e separados das restantes artes.

O *Quadro 8 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca - Sesimbra 1896/1926*, em apêndice, apresenta os valores de todas as artes. Nesse quadro, os valores correspondentes à pesca do anzol estão referidos na coluna “c - Espinéis”, e na coluna “b - Linhas, Caniços, Físgas, Taloeiras, Covos, Camaroeiros”. Note-se que os covos e os camaroeiros são aparelhos de rede e não do anzol. Por outro lado, entre os anos de 1900 e 1916, os valores antes referidos, foram dados conjuntamente, surgindo assim a coluna “d” no quadro, que não é mais do que a soma dos valores das outras duas colunas, quando essa informação foi dada em separado.

No ano de 1919 a separação entre as diferentes artes está feita com mais clareza, tal está espelhado no *Quadro 10*, que analisa os anos de 1919 e 1920 de forma particular, referindo de maneira exaustiva a informação apresentada nesses anos nas *Estatística das Pescas*. Aí os aparelhos de anzol são de forma clara o somatório dos espinéis, das taloeiras e das linhas.

Refira-se ainda, que não sendo uniforme e padronizada, persistem algumas vezes dúvidas, relativamente à forma como foi contabilizado e distribuído, em termos estatísticos, o pessoal e as embarcações de algumas artes.

Feitas as observações acima, e não se referindo as diferenças de ano para ano, poder-se-á afirmar que a pesca do anzol ocupou, no período de 1899 a 1926, um número de pescadores equiparado aos das armações. Enquanto o número médio anual de pescadores das armações foi de 822, esse número foi de 795, para os pescadores que se dedicavam aos espinéis, linhas, caniços, físgas, taloeiras, covos e camaroeiros.

No mesmo período foi de 176 o número médio das embarcações utilizadas pelas armações e de 219 o número médio das embarcações utilizadas no anzol e outras artes pouco numerosas, a ele associadas nas estatísticas, covos e camaroeiros. As armações não utilizavam as embarcações mais pequenas, como os botes ou as aiolas, explicando-se assim necessitarem de menos embarcações para um equivalente número de pescadores.

6.2.2 - FORNECIMENTO DO PEIXE PARA ISCO

Salvo alguns casos específicos em que se utilizam peixes falsos, ou amostras, na maioria dos casos, para se pescar ao anzol, o mesmo tem que estar envolvido por um peixe, parte dele, ou por qualquer outro alimento, que faça o peixe morder o anzol e aí ficar preso.

Assim, poderem adquirir isco com facilidade, era fundamental para o exercício da pesca do anzol. Muitas vezes o isco era comprado diretamente no mar às artes das redes, que estavam a pescar, seguindo depois as embarcações do anzol para os seus pesqueiros lançando os aparelhos com o isco pescado poucas horas antes.

Os conflitos com as artes das redes, e em especial com as armações, que lhes forneciam a sardinha ou os outros peixes pequenos utilizados como isco eram frequentes, como é referido na comunicação abaixo, enviada em 29/06/1902 à Capitania de Setúbal pelo Delegado Marítimo de Sesimbra (em diante designado por Delegado Marítimo).

«Veio ontem queixar-se o arrais de uma barca do alto, em consequência do mandador da armação "Forninho", lhe ter negado iscadura para com ela iscar os seus aparelhos, isto no próprio local da mesma armação, mas que a havia cedido a outras embarcações, que se achavam em igualdade de circunstâncias à da sua barca. Das declarações do mandador depreendi não haver motivo para que ele não cedesse a iscadura ao queixoso, e que, se não houve tumultos ou desordens, em vista de tão irritante quanto provocador procedimento daquele mandador, foi devido ao arrais queixosos, que manteve integralmente a ordem entre a sua companhia.

É certo que as autoridades marítimas nada têm a ver com a venda de pescarias, mas dando-se um caso daquela ordem no mar, que a meu ver é preciso reprimir a bem do serviço e da ordem pública no mar».⁸³

Sendo necessário estabelecer regras claras relativamente ao fornecimento das iscaduras, vitais para a pesca do anzol, e de forma a se evitarem conflitos, foi publicado em 17 de Junho de 1904 o "Regulamento para o fornecimento de isco pelas armações de sardinha aos barcos de pesca empregando aparelhos de anzol", que se apresenta em apêndice, juntamente com outra legislação relativa às pescas.

⁸³ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 923 1902.

Passou assim a ser obrigatória a venda de peixe, pelas armações da sardinha, para iscar os aparelhos de anzol, aos barcos matriculados nas mesmas capitánias ou delegações, exceto se na armação houvesse só o peixe para alimentação da sua companhia. O número de barcos a que cada armação era obrigada a vender isca era estabelecido pelo respetivo capitão do porto.

O fornecimento do peixe para isco era feito por meio de vales, entregues aos mandadores das armações, passados pelos mestres dos barcos do anzol quando recebiam o peixe. Neles eram designados o número de canastras, cabazes ou baldes, contendo aproximadamente um ou meio milheiro de sardinha, carapau ou mistura, que tinham sido fornecidos. O custo do peixe fornecido para o isco, era regulado pelo preço médio que no mercado obtivesse o peixe das armações no dia em que os vales tinham sido passados.

Estão em arquivo várias notas informativas, emitidas semanalmente pela Capitania do Porto de Setúbal, contendo os preços diários da canastra vendida em lota, das várias espécies utilizadas como isca pelas embarcações do anzol. As espécies referidas nos respetivos impressos são a sardinha, o carapau português, o carapau francês ou mouro, a sarda e a mistura.⁸⁴

Dado existirem com frequência problemas relacionados com as dimensões do recipiente em que era fornecido o isco aos barcos do anzol, foi necessário normalizar essas dimensões.

A circular nº 2 da Delegação Marítima, de 10 de Abril de 1911, referia que em satisfação das reclamações apresentadas pelos pescadores do alto, em relação ao tamanho dos cabazes em que lhes era fornecido o isco, em conformidade com a lei de Junho de 1904, deveriam esses cabazes serem aferidos na Delegação Marítima, onde lhes seria posta uma marca, a fim de serem aceites sem reclamações pelos interessados. As dimensões interiores deveriam ser as seguintes: comprimento 0,54 m; largura 0,38 m e altura 0,33 m (cabaz antigo dos almocreves da venda da tarde). A circular solicitava ainda aos concessionários e gerentes das armações de sardinha, que providenciassem para que rapidamente fossem postos ao serviço os cabazes com a marca da delegação, a fim de se evitar conflitos.⁸⁵

⁸⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 933 1907.

⁸⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911.

Ao longo do tempo, foi havendo alterações das dimensões dos recipientes, assim como da forma de calcular o preço a utilizar no isco fornecido, continuando a haver periodicamente problemas relacionados com esse fornecimento.

Na informação junta à circular da Delegação Marítima de 11 de Março de 1922, em que eram convocados os gerentes das armações, para aí se apresentarem para uma reunião, é referido que tinha comparecido na véspera naquela delegação, uma comissão de arrais dos aparelhos de anzol, os quais reclamavam da maneira como lhes estava a ser vendida a isca pelas armações de sardinha, dizendo que estas batiam os cabazes para lhes diminuir as dimensões e lhes cobravam pelo maior preço do mercado.⁸⁶

A questão ficou em aberto. Em 8 de Abril de 1922, na comunicação enviada à Delegação Marítima pelos gerentes das armações, era sugerido entre outras questões relativas aos preços a praticar, passarem a ser utilizadas caixas de madeira, com mais um terço de capacidade do que os cabazes do almocreve em uso, sendo essa capacidade verificada pela Delegação Marítima.⁸⁷

Os problemas relativos ao fornecimento do isco não ficaram certamente por aí. Será de referir, que quer o “Regulamento para o fornecimento de isco pelas armações de sardinha aos barcos de pesca empregando aparelhos de anzol” publicado em 17/06/1904, quer as diversas normas emitidas na sua sequência, com o fito de clarificar e padronizar os procedimentos, concorreram para evitar um grande número de conflitos relacionados com esse assunto.

6.2.3 - CONFLITOS

Além das questões relativas ao fornecimento do isco às embarcações do anzol, efetuado pelas armações de sardinha ou eventualmente por outras artes de redes, havia também outros problemas relacionadas com o isco.

O edital de 9 de Janeiro de 1908 da Capitania de Setúbal, relativo à utilização de isco frito, referia que a prática tinha mostrado, quanto era prejudicial para as armações o emprego de isco frito pelos pescadores, para atrair aos seus aparelhos os *inimigos* da

⁸⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

⁸⁷ Idem.

sardinha, o que dava como resultado essa ser afugentada das armações. Assim, passava a ser proibido o emprego do referido isco, a menos de 2 milhas de distância das armações existentes entre o Cabo Espichel e a última armação da Costa da Galé.⁸⁸

Existiam também vários conflitos entre os barcos do anzol e as armações, relacionados muitas vezes com danos ocorridos nos aparelhos de pesca, como se pode constatar da ocorrência que abaixo se menciona.

Em 26 de Novembro de 1912 foi levantado um auto de transgressão pela Delegação Marítima, pelo facto de José Rosa Rodrigues, se ter aí queixado, de que tendo largado uns aparelhos de anzol, junto às pedras, os mesmos tinham sido embaraçados e rebentados, e que ainda lhe tinham cortado uma das boias. Esses prejuízos que tinham sido causados por uma barca da armação “Ilhéu das Gaivotas”, da qual era arrais Joaquim Moreira.

A sentença proferida, que está averbada junto ao auto, referia que tendo sido lido ao arguido o auto levantado, este tinha confessado ser verdade ter mandado cortar a boia do aparelho de pesca, embaraçando-o, pelo que era multado em 1.500 réis, acrescidos dos respetivos adicionais e custas, sendo-lhe aplicado o artigo 238º do regulamento geral das Capitánias.⁸⁹

Quando existiam muitos aparelhos de pesca a serem utilizados numa pequena área, era frequente eles ficarem ensarilhados e resultarem conflitos entre os pescadores.

Num ofício enviado em Abril de 1905 pela Capitania de Setúbal ao Departamento Marítimo do Centro, relativo à pesca do peixe-espada, é referida uma situação dessa natureza, que se menciona em seguida:

«Devolve-se a nota nº 23/20-06-04 acompanhada com a cópia da ata da sessão da comissão local de pescarias, que se refere ao assunto. Tratou-se nesta sessão de propor algumas providências com relação ao exercício dos aparelhos aramados para a pesca do peixe-espada. O desenvolvimento que ultimamente tem tido esta pesca está exigindo, que se tomem providencias especiais. Na época atual por vezes acumulam-se mais de quarenta embarcações num espaço não superior a uma milha quadrada, numa espécie de planalto

⁸⁸ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 934 1908.

⁸⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1912.

do fundo compreendido entre os pontos designados pelos pescadores por “Canto Velho” e “Mar da Rigueira”.

São quase diárias as queixas por enrascamento de aparelhos, e apresentando-se em condições tais, que se torna inexequível a esta capitania resolver com justiça. Os aparelhos cruzam-se constantemente, sendo na grande maioria dos casos, a divisão do peixe dos enrascados, feita amigavelmente entre as companhas; mas quando isto não acontece a queixa vem à capitania...No primeiro e mais usual vão metendo dentro conjuntamente os dois aparelhos e fazem depois a divisão do peixe, no segundo, quando chegam à parte não embarçada, cortam a linha do aparelho que não lhes pertence, abaixando os extremos com as boias desse aparelho, que já meteram dentro. Por este último método os aparelhos, que são lançados ao mar, além do risco de se perderem não ficam em geral em estado de pescar, e vão produzir muitas vezes novos embarços... Quaisquer providências a adotar...deveria ter por base um inquérito feito no próprio local...conviria estudar embora sumariamente a natureza do fundo».⁹⁰

Da comunicação que acima se referiu, que descreve bem a forma como se ensarilhavam os aparelhos, as suas causas e consequências, constata-se que o assunto tinha sido analisada pela Comissão Local de Pescarias, onde o Capitão de Porto tinha assento e era o presidente. Constata-se igualmente, a necessidade de se tomarem medidas, possivelmente de natureza legislativa, tendo em consideração a opinião dos intervenientes e o estudo da natureza do fundo do referido pesqueiro.

Saliente-se, que na altura existiam além das comissões locais a Comissão Central de Pescarias, por onde passava todo o processo de decisão relacionado com as pescas.

As queixas de embarcações do anzol contra os arrastões eram também frequentes. Uma situação desse tipo ficou bem patente no telegrama urgente enviado ao Departamento Marítimo do Centro, em 23 de Maio de 1907, pela Capitania de Setúbal.

O referido telegrama mencionava, que se tinha apresentado naquela capitania uma comissão de pescadores do alto daquele porto, reclamando providências contra os vapores de pesca do arrasto, que no dia anterior tinham destruído aparelhos de uma embarcação. Referia igualmente, que tinha acabado de receber um telegrama do Delegado Marítimo de Sesimbra, dizendo estarem nessa delegação 17 arrais a queixar-se contra o mestre do vapor de arrasto *Colombo*, por ter andado a arrastar no “mar novo” muito próximo da

⁹⁰ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 929 1905, cópia dum ofício da CPS efetuada pelo DMC em 27/04/1905.

costa. Referia ainda que os ânimos estavam exaltados e solicitava a presença urgente de um navio de guerra, de forma a se evitar conflitos.⁹¹

Os problemas relativos à pesca do anzol apresentavam diferentes aspetos, passando algumas vezes por questões que afetavam também todo o país, como é o caso da situação abaixo referida, relacionada com a 1ª Guerra Mundial.

O ofício enviado pelo Delegado Marítimo à Capitania de Setúbal, em 24 de Março de 1917, referia que uma comissão de arrais da pesca do alto, composta por Julio da Cruz, Manuel Rafael Baeta e Gregório da Silva, tinha procurado nesse dia aquela delegação, a fim de expor que devido à *ação ofensiva dos submarinos*, o seu pessoal se mostrava temeroso em ir para o mar, podendo dentro de pouco tempo tornar-se em recusa de embarcar, o que traria elevados prejuízos para esse pessoal, para os arrais e para o próprio Estado.

Informava igualmente que a referida comissão solicitava a presença de um barco de guerra durante as horas de pesca, efetuada durante o dia, numa zona situada a algumas milhas a sudoeste do Cabo Espichel. O Delegado Marítimo terminava a comunicação referindo, que pensava ser justa a reivindicação apresentada e solicitava os bons ofícios da capitania, para satisfação do pedido efetuado pela referida comissão.⁹²

6.3 - A PESCA DAS REDES

Iremos em seguida fazer referência à pesca com as artes xávegas e chinchorros, à pesca com as artes de arrastar ou de cercar para bordo, à pesca das sacadas e ainda à pesca das traineiras.

6.3.1 - PESCA COM ARTES XÁVEGAS E CHINCHORROS

Foi anteriormente referido, que os aparelhos dos chinchorros eram mais pequenos que os das artes xávegas e que passaram a ser proibidos a partir de determinada altura, por não permitirem a sobrevivência dos imaturos.

⁹¹ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 933 1907.

⁹² AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.385.

Segundo as *Estatística das Pescas*, entre o ano de 1899 e 1917, existiam em Sesimbra essas duas artes em simultâneo. Normalmente 1 ou 2 artes xávegas e entre 3 a 6 chinchorros. Em 1903, por exemplo, é referida a existência de 1 arte xávega e 5 chinchorros. A partir de 1918 deixou de haver referência à existência de chinchorros. Desse ano até 1926, variou entre 2 e 5 o número de artes xávegas existentes. Tudo indicia, que apesar de terem sido contabilizados como existentes, houve vários anos em que as xávegas, e especialmente os chinchorros, não pescaram em Sesimbra.⁹³

Refere-se em seguida a informação, que consta na *Estatística das Pescas* do ano de 1917, relativa ao equipamento e pessoal utilizado nessas duas artes:

- Xávegas: existência de 2 aparelhos com o valor unitário de 800\$00; 4 embarcações, 12 marítimos registados; época de pesca - Janeiro a Dezembro.
- Chinchorros: existência de 6 aparelhos com o valor unitário de 500\$00; 12 embarcações; 30 marítimos registados; época de pesca - Setembro a Dezembro.

Pode-se constatar que os aparelhos das xávegas tinham um valor mais elevado, que os dos chinchorros, confirmando-se pois, que seriam de maiores dimensões. Os chinchorros tinham, nessa altura, a época de pesca limitada a 3 meses por ano.

Faz-se em seguida referência a dois editais, um de 1905 e outro de 1909, onde são mencionadas limitações ao exercício dessas artes.

O edital da Capitania de Setúbal, enviado à Delegação Marítima de Sesimbra em 23 de Março de 1905, referia que estava proibida a pesca dos chinchorros nos 5 meses seguintes. O ofício que o acompanhava referia, que os 4 exemplares enviados desse edital deviam *ser afixados nos lugares mais públicos* daquela localidade.⁹⁴

Um outro edital da Capitania de Setúbal de 30 de Março de 1909 referia que continuava proibido durante os meses de Abril, Maio, Junho, Julho e Agosto o exercício de “artes” e “chinchorros” no rio Sado a contar da sua foz e nas enseadas do Portinho da Arrábida e de Sesimbra, delimitadas entre pontas, como estava determinado pela portaria de 25 de Janeiro de 1902.⁹⁵

⁹³ Quadro 6 - *Sesimbra / Redes Móveis do Tipo "Xávega" - 1899/1926*, em apêndice.

⁹⁴ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 929 1905.

⁹⁵ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 936 1908/09.

Em 22 de Abril de 1921 foi enviada pela Delegação Marítima uma comunicação detalhada à Comissão Central de Pescarias, em resposta a um questionário sobre as artes xávegas em Sesimbra. Faz-se em seguida menção da referida comunicação, que espelha com detalhe a situação dessas artes, à época.

«Nesta área somente existe uma pequena zona onde habitualmente se fazem lançamentos com artes de xávega. A referida zona é situada a E. desta baía. As suas marcações são: a N. o enfiamento de um aqueduto, a E. a pedra do Guincho e ao S. a rabeira da armação denominada “Remexida”.

Os comprimentos das redes regulam por 100 metros cada alás e de 24 os seus copos. Os lançamentos são feitos dentro da baía e largam as redes a uma distância de 600 m, aproximadamente, da praia.

Pelas pequenas dimensões da zona apenas faz o lance um único aparelho. Estas artes lançam as suas redes ao acaso, isto é, sem que esperem avistar cardumes. A ordem de direito de lançamento está estipulada pelo uso local de um dia por cada arte e esta Delegação não tem exercido fiscalização direta por desnecessária.

O direito de preferência ao lançamento nunca se perde mas aquele a quem pertence o dia de pesca e não queira utilizar deve desse facto avisar o que se segue na escala e só faz o seu lançamento na altura que voltar a pertencer-lhe.

O pessoal que está matriculado é apenas as tripulações das embarcações e o restante que ali trabalha está matriculado em artes de arrastar para bordo, as quais pescam em horas diferentes das xávegas. O número de pescadores normalmente empregados em cada arte é de 24...nesta Delegação apenas estão matriculadas quatro artes de xávega, que estas largam somente um lanço no dia em que pescam; que não há penalidades estabelecidas nos usos locais e que as condições de matrícula são as seguintes: Depois de deduzidas as despesas feitas com archotes, sebo e imposto de pescado e camarário, um terço do produto para a rede, do restante fazem-se as partes das quais tiram duas para as embarcações».⁹⁶

Será de referir que a informação acima está em sintonia com a *Estatística das Pescas*, que refere a existência de 4 artes xávegas em Sesimbra nesse ano, não havendo chinchorros nessa altura.

⁹⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 113 - RCE 1920/21, pp. 269-270.

Pelo número de pescadores empregue, número de embarcações e volume de vendas, será de referir que tinha uma importância relativamente secundária no cômputo geral das pescas em Sesimbra.

6.3.2 - PESCA DE ARRASTAR OU DE CERCAR PARA BORDO

De acordo com as *Estatística das Pescas*, as artes de cercar para bordo englobavam as artes de arrastar e as tarrafas.

Segundo as mesmas estatísticas, e conforme está espelhado no *Quadro 6 - Sesimbra / Redes Móveis do Tipo "Xávega" - 1899/1926*, apresentado em apêndice no referido período existiram sempre artes de arrastar (cercar para bordo) em Sesimbra. Em 1899 foram registadas 9 dessas artes. Esse número foi de 12 no ano de 1902. Nos anos seguintes, apresentou variações entre esse valor e um mínimo de 5 unidades. A partir de 1918 o seu número começou a crescer, passando das 15 a 32 unidades no ano de 1922. Decresceu em seguida, sendo só de 21 em 1926.

Foi registada a existência de 1 tarrafa, arte de cercar para bordo, entre os anos de 1900 e 1904. A partir dessa data não houve mais referências a essa arte em Sesimbra.

Em termos estatísticos as artes de cercar para bordo (artes de arrastar e tarrafas) e as artes de cercar para terra (xávegas e chinchorros) aparecem frequentemente em conjunto, nomeadamente em termos de valor de venda do pescado ou de contabilização dos pescadores e embarcações. Nas *Estatística das Pescas* o conjunto de todas essas artes era designado por Redes Móveis do Tipo “Xávega”.

No período de 1899 a 1926 o número médio de aparelhos de cercar para terra foi de 7,1 enquanto o número médio de aparelhos de cercar para bordo foi de 13,6, ou seja cerca do dobro. No entanto, a partir de 1918, ano em que deixou haver chinchorros a diferença passou a ser muito mais acentuada.

Em 1920 e 1921 o número de artes de cercar para bordo foi 6 vezes superior ao número de artes de cercar para terra, que tinha nessa altura somente 4 aparelhos. Nesses dois anos, foram atingidos em termos percentuais, com 13% e 12,7%, os maiores valores de venda de pescado das redes móveis do tipo “xávega”, relativamente a todas as artes de pesca praticadas em Sesimbra. A esse facto, não foi alheio o elevado número de artes de

cercar para bordo que existiam, que atingiu o valor recorde de 32 aparelhos, no ano de 1922.⁹⁷

Conforme está mencionado no *Quadro 8 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca - Sesimbra - 1896/1926*, apresentado em apêndice, foi de 32 o número médio de embarcações utilizadas pelas redes móveis do tipo “xávega” (artes de cercar para bordo e de cercar para terra) entre os anos de 1899 e de 1926. No mesmo período o número médio de pescadores foi de 167.

De acordo com as *Estatística das Pescas*, pode-se concluir que em ambas as artes de cercar para bordo (artes de arrastar e tarrafas), deviam ser utilizadas 2 embarcações que pescavam em conjunto. Verifica-se que, nos anos em que essa informação foi disponibilizada, o número das embarcações utilizadas era o dobro do número dos respetivos aparelhos de pesca. Contrariamente ao que aconteceu com as tarrafas, não foi encontrada informação credível, que descrevesse como funcionavam as artes de arrastar para bordo.

Em 24 de Março de 1926 foi efetuado um requerimento à Delegação Marítima de Sesimbra, no qual era solicitado o registo de duas embarcações e uma arte de arrastar para bordo, em nome da firma “Costa & Gomes, Lda”.⁹⁸

José Inácio da Costa, comerciante e José Gomes, marítimo, ambos residentes em Sesimbra, haviam constituído uma sociedade por cotas, para a qual tinha entrado o primeiro com as barcas e com uma arte de arrastar para bordo, de que era proprietário, e o segundo com dinheiro. As barcas, à vela e a remos, tinham os nomes e as características seguintes: S.C. 402 *Graça*, data de registo 4/08/1921, comprimento 8,0 m e boca 2,50 m; S.C. 367 *Gracinda*, data de registo 27/12/1922, comprimento 7,40 m e boca 2,32 m.

A sociedade tinha uma só arte de arrastar (apetrechos de pesca) e duas embarcações, que iriam certamente pescar em conjunto, confirmando o que atrás foi mencionado relativamente a este assunto.

Será de referir, que de acordo com o “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha” publicado em 22 de Maio de 1903, em apêndice, entendia-se por aparelhos móveis de

⁹⁷ *Quadro 6 - Sesimbra / Redes Móveis do Tipo "Xávega" - 1899/1926*, em apêndice.

⁹⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

cercar para bordo os *Cercos Americanos* e *semelhantes*. As artes de cercar para bordo em Sesimbra, caberiam pois na segunda categoria, dado não terem aí existido cercos americanos.

O referido regulamento, no seu art.º 33º, mencionava que os aparelhos móveis de cercar para bordo, nas paragens aonde estivessem lançadas armações fixas, não podiam pescar a menos de 1:000 metros das suas faces laterais, supostas estas prolongadas até à terra, nem a menos de 1.000 metros da face do mar das referidas armações. Tal provocava fortes limitações ao exercício dessas artes na costa de Sesimbra, dado a grande área que as armações ocupavam nessa costa.

As artes de cercar para bordo aproveitavam para pescar nos locais das armações quando estas levantavam os seus aparelhos para os beneficiarem. Havia conflitos resultantes dessas situações e das armações deixarem ferros ou cabos nos locais, quando levantavam os seus aparelhos, o que era proibido de acordo com o art.º 64º do mesmo regulamento.⁹⁹

6.3.3 - PESCA DAS SACADAS

A arte das sacadas começou a ser utilizada em Sesimbra em 1904. A *Estatística das Pescas* refere nesse ano a existência de 2 sacadas. Em 1919 foram registadas 6 sacadas. Em 1920 foram já registadas 24 e no ano de 1922 foram registadas 72 sacadas. Em 1926 o seu número decresceu para 55. Esses valores estão mencionados no *Quadro 8 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca - Sesimbra - 1896/1926*, em apêndice.

Foi anteriormente referido, aquando da sua descrição, que as sacadas utilizavam fogachos durante a noite para chamar o peixe, sendo frequente os conflitos com as armações, que alegavam que tal prática afugentava o peixe das suas redes.

A pesca das sacadas não era permitida perto das armações, como está referido na circular enviada pela Delegação Marítima aos gerentes das armações de sardinha em 2 de Abril de 1924, que solicitava que fosse feita participação àquela delegação, sempre que

⁹⁹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 938 1909/10, ofício da DMS enviado à CPS em 26/01/1910.

tivessem conhecimento de que as artes de sacada estivessem pescando perto das referidas armações.¹⁰⁰

6.3.4 - AS TRINEIRAS A REMOS

As *Estatística das Pescas* não fazem referência à existência de trineiras em Sesimbra até 1926, com exceção dos anos de 1914 e de 1920, em que referem a existência de uma trineira a remos em cada um desses anos. Tal está também mencionado no *Quadro 8 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca – Sesimbra – 1896/1926*, em apêndice.

Vamos em seguida mencionar alguns acontecimentos relacionados com essas trineiras a remos em Sesimbra.

Ano de 1914

Os concessionários das armações de sardinha tinham todo o interesse em que não fosse permitido o uso de trineiras, que lhes iria fazer concorrência, tendo requerido às autoridades marítimas nesse sentido. Em 4 de Fevereiro de 1914 a Capitania de Setúbal comunicou à Delegação de Sesimbra que, por despacho Ministerial de 30 de Janeiro, tinha sido indeferido o requerimento em que os concessionários das armações daquela localidade pediam para que fosse proibido a pesca das “Trineiras” na área daquela delegação.¹⁰¹

Em 7 de Fevereiro de 1914, a Capitania de Setúbal comunicou à Delegação de Sesimbra que tinha sido deferido o requerimento de Emídio de Sena Raposo para exercer a pesca por meio de um aparelho denominado “Trineira”, nas condições seguintes: 1ª - O referido aparelho não podia ser empregue senão no cerco para bordo das respetivas embarcações; 2ª - Devia ser indicado ao requerente os termos em que podia exercer a sua indústria.¹⁰²

Com data de 24 de Março de 1914 e assinado pelo gerente Emídio de Sena Raposo, está em arquivo o documento intitulado *Trineira nº 1 - Condições do contrato na matrícula da companhia da “Trineira” na Costa de Sesimbra*.¹⁰³

¹⁰⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 42 - PD 1924/25.

¹⁰¹ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914.

¹⁰² Idem.

¹⁰³ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914.

Em 1 de Abril do mesmo ano, a Capitania de Setúbal informou a Delegação Marítima, que tinha sido deferido o requerimento em que Emídio de Sena Raposo pedia licença para contratar um súbdito espanhol, para instruir, na temporada de pesca em curso, a companhia no modo de pescar com o aparelho denominado “Traineira”. Informava ainda, que esse instrutor não deveria fazer parte da matrícula da referida companhia, que deveria ter o seu mestre habitual.¹⁰⁴

Nesse ano de 1914, foi também deferido em 18 de Fevereiro, pela Capitania de Setúbal, o requerimento em que Bernardino de Sena Almeida Morujão tinha pedido para exercer a indústria da pesca por meio de dois aparelhos denominados “Traineiras”. Foi igualmente deferido, em 19 de Março, idêntico requerimento efetuado por Francisco Justiniano Preto.¹⁰⁵

Não se apurou a qual das 3 autorizações acima referidas, pertencia a traineira que está mencionada na *Estatística das Pescas* de 1914. Refira-se, que essa traineira está inclusa nessa estatística, certamente por lapso, no grupo dos aparelhos de anzol. Nela é referido que tinha 1 aparelho no valor de 600\$000, utilizava uma embarcação com 9,98 tons, à vela ou a remos e cujo valor era de 190\$00. A tripulação era constituída por 20 homens e 1 menor. Não foram apuradas as razões que levaram a que essa arte já não aparecesse mencionada no ano seguinte.

Anos de 1919 a 1921

Em 28 de Maio de 1919 Justino da Silva, marítimo, residente em Sesimbra, fez um requerimento à Delegação Marítima solicitando autorização para exercer a indústria de pesca por meio de uma traineira a remos, referindo que a sua rede tinha 25 metros de altura e 150 metros de largura.¹⁰⁶ Ou seja, depois de fechada, a referida rede formava um círculo com cerca de 47 metros de diâmetro.

Em 22 de Maio de 1920 Frederico de Lacerda da Costa Pinto, proprietário, residente em Lisboa, requereu à Delegação Marítima, que a traineira S.C.101F *Senhora*

¹⁰⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 37 - PD 1918/19.

da *Ajuda* registada em Cascais passasse a ficar registada em Sesimbra para aí poder exercer a sua indústria da pesca.¹⁰⁷

Em 23 de Dezembro de 1921, Augusto Maria Ribeiro, proprietário, requereu à Delegação Marítima, que fosse registada em seu nome a embarcação *Senhor das Chagas* S.C.289, registada em Sesimbra em 25 de Maio de 1920, por a ter adquirido ao Dr. Frederico de Lacerda da Costa Pinto e a Dom Fernando de Castello Branco.¹⁰⁸ Tratava-se da embarcação antes referida. O seu certificado de registo, referia ser uma lancha à vela e a remos, usada como traineira a remos. Tinha 11,2 m de comprimento, 2,60 m de largura, 1,10 m de pontal e 7,68 tons. Comportava de lotação máxima 20 homens e de mínima 4 homens.

A *Estatística das Pescas* de 1920 refere que a única traineira que existia tinha 1 aparelho de rede e 3 embarcações ao seu serviço, perfazendo 18,81 tons de arqueação, referia também que tinha matriculados 21 homens e 1 menor.

Não foi esclarecido, se essa era a traineira que Justino da Silva tinha requerido autorização no ano de 1919, ou se seria a traineira antes mencionada, que tinha estado registada em Cascais. Será de notar, que foi efetuada a matrícula da traineira *Senhor das Chagas* S.C.289 na Delegação de Sesimbra, em 6/01/1921 e dada baixa em 23/12/1921, como mais adiante será referido.¹⁰⁹ Não ficou igualmente esclarecido, o motivo que levou a não haver mais traineiras registadas em Sesimbra nos anos seguintes.

Será de salientar, que a *Estatística das Pescas* de 1926 faz referência à existência de 78 traineiras em Peniche, sendo 66 delas movidas já por motor mecânico. Nesse ano existiam em Setúbal 44 cercos americanos, todos eles movidos por motor mecânico. A inexistência de um porto de abrigo em Sesimbra, que permitisse abrigar em situações de mau tempo embarcações de maiores dimensões, está na origem do atraso no surgimento de embarcações maiores e motorizadas nesse porto.

¹⁰⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

¹⁰⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 39 - PD 1921.

¹⁰⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 149 - Livro Nº 6 Registo Matriculas das Equipagens dos Barcos de Pesca 1920/22.

6.4 - OS OUTROS TIPOS DE PESCA

Iremos em seguida fazer referência à pesca dos atuns e albacoras, à pesca com dinamite e ainda à pesca e depósitos de lagostas. Por fim será feita referência à pesca de arrasto a vapor.

6.4.1 - PESCA DE ATUNS E ALBACORAS

Quando apareciam as albacoras os barcos do anzol paravam as outras lides, pois essa espécie era valiosa e com um bocado de sorte, num dia podia-se ganhar tanto, como se ganhava muitas vezes em várias semanas.

Nas *Estatística das Pescas* não existe informação específica sobre estes peixes, que estavam englobados nos “Outros Peixes”, nem sobre a técnica utilizada para os pescar. Não se encontrou muita informação da época relativa a essa pesca, com exceção de uma elucidativa comunicação efetuada pelo Delegado Marítimo, datada de 1926, que mais adiante será mencionada.

Tendo como base a informação existente num artigo de 2008, faz-se em seguida referência a diversos aspetos relacionados com a pesca das albacoras, que se efetuava em Sesimbra,¹¹⁰

A albacora diferencia-se do atum, por não atingir dimensões tão grandes e pela sua barbatana peitoral ser muito comprida. É um peixe migrador, que se desloca periodicamente percorrendo grandes distâncias. O seu corpo é alongado e fusiforme, de cor azul anegrada no dorso, que vai passando a branco prateado no ventre.

As albacoras pescadas pelas barcas de Sesimbra tinham cerca de 60 centímetros e peso compreendido entre 4,5 a 5,5 quilos. Por vezes também apareciam exemplares maiores, que chegavam a pesar mais de 10 quilos. Até um passado recente, a pesca das albacoras representava uma importante riqueza na pesca de Sesimbra.

Entre Outubro e Novembro as albacoras apareciam em grandes cardumes perto da costa, aí se mantendo por vezes até meados de Janeiro ou Fevereiro. A sua chegada, que

¹¹⁰ António Réis Marques, A pesca das Albacoras, *Sesimbr’acontece*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, Novembro de 2008.

acontecia com maior ou menor abundância, repetia-se ciclicamente e era prenúncio de pescarias que geravam bons rendimentos.

As barcas do anzol levavam a bordo caixas de sardinha, que servia de engodo e isco, faziam-se ao mar rumando a sudoeste ou a oeste do Cabo Espichel até aos locais bem conhecidos dos pescadores. As barcas navegavam em velocidade reduzida e um pescador lançava ao mar, a espaços regulares, uma sardinha que as ia engodando.

Atraídas pelo engodo aproximavam-se cada vez mais da embarcação, até serem vistas mesmo junto à borda. Era chegada a altura de serem utilizadas as canas da índia ou as varas de eucalipto, que levavam uma linha com um anzol iscado na ponta. As albacoras atiravam-se à isca, ficando presas nos anzóis sem barbelas, o que facilitava serem desferradas pelos pescadores que, num gesto rápido e vigoroso, as faziam cair no convés. As albacoras tinham preferência pela sardinha, embora a sua voracidade as fizesse lançar sobre qualquer tipo de isca, natural ou artificial, o que facilitava a sua captura.

Com a barca carregada, após uma longa e dura jornada de trabalho, regressavam à baía, onde procediam à descarga do pescado. As albacoras eram então alinhadas na areia da praia, quando as marés o permitiam, ou estendidas no Largo da Marinha, a oeste da Fortaleza, aguardando a chegada dos licitantes, que disputavam avidamente a sua compra, porque delas se faziam conservas de boa qualidade.

Em 23 de Fevereiro de 1926 o Diretor do Aquário Vasco da Gama enviou ao Delegado Marítimo de Sesimbra uma comunicação, em que depois de informar que aquele organismo tinha sido encarregado pela Direção de Pescarias de estudar a biologia dos atuns e albacoras, solicitava informação relativamente a diversas questões.¹¹¹

Em 5 de Março, o Delegado Marítimo enviou ao Aquário Vasco da Gama, a resposta às questões formuladas, como em seguida se menciona:¹¹²

- Nesse ano tinham sido apanhadas em grande número albacoras, desde o princípio de Fevereiro até aquela data, 5 de Março, variando o seu tamanho entre 0,80 m e 1,10 m. As albacoras tinham sido pescadas pelos aparelhos de anzol no local denominado “Mar Novo” e também algumas vezes, mas raramente, pelas armações de sardinha;

¹¹¹ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

¹¹² AHM, 313 - DMS, Nº 116 - RCE 1924/26, pp.369-370.

- Que nos anos anteriores tinham aparecido igualmente naquela costa as albacoras na época indicada anteriormente, sendo sempre raro a sua pesca pelas armações e com frequência pelos aparelhos de anzol;

- O nome dado pelos pescadores ao referido peixe era “Alvacora”. Aparecia também o peixe muito parecido com o atum, a que aludia o ofício recebido, a que os pescadores davam o nome de “Azinha”, que era no entanto muito raro o seu aparecimento e que era pescado à linha com engodo de sardinha, da mesma forma que se pescava a albacora.

Refira-se, que tinha sido questionado, se aparecia também algum peixe parecido com o atum, mas com as barbatanas peitorais muito compridas, quase chegando à ponta da cauda e que tinham a forma parecida à de uma espada;

- Relativamente à última questão colocada, se porventura tinham aparecido alguns atuns muito pequenos, com menos de 2 centímetros de comprimento, e em caso afirmativo, se era possível obter alguns exemplares, foi respondido pelo Delegado Marítimo, que não tinham aparecido exemplares de tão pequenas dimensões, não sendo por isso possível obter quaisquer amostras requeridas.

Será ainda de referir, que em Sesimbra não era usual a pesca de atuns, que se deslocavam em grandes cardumes, como acontecia na costa do Algarve.

6.4.2 - PESCA E DEPÓSITOS DE LAGOSTAS

A venda de lagostas e lavagantes em Sesimbra apresentava valores reduzidos, como se pode verificar no *Quadro 4 - Sesimbra / Valores da Pesca - 1886/1926*, apresentado em apêndice. Só nos anos de 1905 a 1909 e em 1914 e 1921 esses valores foram iguais ou superiores a 1%, relativamente ao valor total do pescado vendido em Sesimbra. Foi de 0,6% o seu valor médio entre os anos de 1896 e 1926.

A pesca da lagosta era efetuada com covos. As *Estatística das Pescas* apresentavam com frequência o número de pescadores e de embarcações utilizadas nessa arte juntamente com outras artes, sendo impossível destrinçar quais eram os seus valores reais. Não foi o que aconteceu nos anos de 1919 e 1920, como está espelhado no *Quadro 10 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca – Sesimbra - 1919 e 1920*, apresentado em apêndice. Assim em 1919 havia em Sesimbra 18 pescadores e 6 embarcações dedicadas

à pesca da lagosta com covos, num total de 2.279 pescadores e 498 embarcações. Em 1920 foram contabilizados 35 pescadores e 10 embarcações num total de 2.084 pescadores e 522 embarcações.

Além da pesca em si, há ainda a referir os viveiros de lagostas e lavagantes, intimamente ligados a essa atividade, onde eram mantidos vivos os exemplares pescados até serem comercializados e onde eram criados também exemplares em crescimento. Iremos começar por fazer referência a algumas situações relacionadas com a pesca ilegal desses mariscos e por fim aos viveiros que existiram em Sesimbra.

Em 14 de Abril de 1914, o Delegado Marítimo enviou um ofício à Capitania de Setúbal, comunicando que tinha ido nesse próprio dia, àquela delegação, uma comissão de marítimos coveiros daquela localidade, queixar-se de que algumas chalupas lagosteiras francesas andavam a pescar nas nossas águas, exercendo a sua pesca com grande prejuízo para eles, pois até os seus covos lançados a sudoeste do Cabo Espichel tinham sido danificados pelas referidas chalupas.¹¹³

A presença de chalupas lagosteiras¹¹⁴ francesas pescando ilegalmente perto do Cabo Espichel está documentada em vários telegramas enviados à Delegação Marítima pela estação semafórica aí existente, como os que abaixo se mencionam, relativos ao mês de Junho de 1914.¹¹⁵

Dia 6 de Junho: O telegrama enviado às 7h 16m referia que muito próximo daquela estação acha-se pescando às lagostas uma chalupa francesa; Às 14h 15m foi enviado novo telegrama referindo que o lagosteiro seguia para leste.

Dia 8 de Junho: O telegrama enviado às 5h 40m referia que próximo de terra andava pescando à lagosta uma chalupa francesa; Às 10h 35m enviado novo telegrama referindo que a chalupa francesa que estava pescando próximo de terra, ao avistar a canhoeira *Zaire*, tinha-se feito ao largo navegando para oeste; Às 14h 40m enviado outro telegrama que mencionava que a chalupa, que se tinha feito ao largo ao avistar a canhoeira *Zaire*, tinha voltado a pescar próximo de terra; Às 19h 00m enviado um último telegrama informando que a chalupa francesa tinha deixado de pescar, seguindo para oeste.

¹¹³ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.97.

¹¹⁴ Nas chalupas lagosteiras o porão estava em comunicação com o mar a fim de manter as lagostas vivas.

¹¹⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

Iremos em seguida fazer referência aos depósitos de lagostas e lavagantes existentes na costa de Sesimbra.

Em 26 de Maio de 1908 a Capitania de Setúbal comunicou à Delegação Marítima que por despacho do dia 8 desse mês, o Ministro da Marinha tinha deferido o requerimento, em que Domingos Fernandes pedia a concessão de um local para depósito de lagostas e lavagantes denominado Penedos, próximo da Ponta dos Penedos, naquela localidade. Informava ainda, que o concessionário devia declarar por documento autenticado, qual o seu representante naquela povoação, em conformidade com o art.º 16º do regulamento de 10 de Maio de 1887 e que o concessionário, ou pessoa por ele autorizada, devia comparecer no Departamento Marítimo do Centro, a fim de assinar o respetivo termo de concessão. Por último, relativamente ao pedido feito também por Domingos Fernandes, para estabelecer outro depósito na Ponta da Pedrinha, naquela localidade, informava que era necessário que o requerente declarasse o volume desse depósito, dado não ser possível obter essa informação da respetiva planta.¹¹⁶

Da comunicação acima, infere-se que o concessionário Domingos Fernandes não morava em Sesimbra. Provavelmente morava ou teria ligações à Ericeira, onde existiam vários depósitos de lagostas e lavagantes, fazendo fé num ofício enviado pelo Delegado Marítimo da Ericeira, em 19 de Maio de 1908, ao Delegado Marítimo de Sesimbra, remetendo um requerimentos e documentos desse concessionário.¹¹⁷

Depósito da Ponta dos Penedos

Em 1 de Outubro de 1909 Francisco Fernandes, casado, comerciante, residente em Sesimbra, representante de Domingos Fernandes, concessionário do depósito de lagostas e lavagantes vivos, denominado “Penedos”, em declaração efetuada à Delegação Marítima, mencionava que no referido depósito existiam 800 lagostas.¹¹⁸

Em ofício enviado pela Capitania de Setúbal à Delegação Marítima, em 28 de Dezembro de 1909, foi dado conhecimento que por despacho do Departamento Marítimo

¹¹⁶ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 935 1908.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 938 1909/10.

do Centro, tinha sido concedida a renovação da concessão para o ano de 1910, do depósito fixo para lagostas e lavagantes denominado “Penedos” na costa de Sesimbra.¹¹⁹

Será mencionar, que não foram identificados posteriores documentos relacionados com depósitos de lagostas na costa de Sesimbra. Não foram também obtidas outras informações relativas ao depósito requerido para a Ponta da Pedrinha.

Refira-se ainda, que ficou registado a presença de 3 chalupas francesas em Sesimbra no ano de 1908, que aí tinham ido carregar lagostas, como está mencionado no *Quadro 27.6 - Embarcações Entradas e Saídas do Porto de Sesimbra - 1907 / 1908*, em apêndice.

6.4.3 - PESCA COM DINAMITE E PESCA DE ARRASTO A VAPOR

Faz-se uma breve referência a dois tipos de pesca que não eram praticados em Sesimbra. A pesca com dinamite, que estava proibida e a pesca de arrasto a vapor, que também aí não era praticada, por não haver um porto de abrigo, que acolhesse embarcações de maiores dimensões, como era o caso dos arrastões a vapor.

Pesca com dinamite

Em ofício enviado pelo Departamento Marítimo do Centro, em 14 de Outubro de 1898, à Direção Geral de Marinha, era referido que se enviava as informações das capitánias e delegações subordinadas àquele departamento, e que delas se depreendia que em Peniche, Milfontes, Sesimbra e Cascais se tinha transgredido por vezes os regulamentos da pesca, fazendo uso de dinamite, pelo que tinham já sido autuados alguns pescadores. Situação idêntica tinha também sucedido, em relação à pesca de lagostas de dimensões menores do que as regulamentares. Era também mencionado que, dado a falta de meios existentes nas capitánias e delegações, a fiscalização efetuada pelas praças da Guarda-Fiscal era o meio mais adequado de combater essas ilegalidades.¹²⁰

¹¹⁹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 938 1909/10.

¹²⁰ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 916 1898/99.

Em resposta a uma solicitação efetuada pelo Diretor Geral da Marinha, o Administrador Geral das Alfândegas e Contribuições Indiretas enviou um ofício em 3 de Dezembro de 1898, em que era mencionava que havia já algum tempo, e por mais de uma vez, tinha sido recomendado à Guarda-Fiscal que empregasse toda a diligência para evitar o emprego da dinamite no exercício da pesca.¹²¹

Refira-se, que não foram encontradas, além do ofício enviado à Direção Geral da Marinha pelo Departamento Marítimo do Centro acima mencionado, outras informações relativas ao uso de dinamite na pesca em Sesimbra. Será pois de concluir, que se tal efetivamente aconteceu, tratou-se de um ato esporádico e de limitada dimensão.

Pesca de arrasto a vapor

A pesca de arrasto com barcos a vapor foi largamente contestada, desde o seu início, nas diversas povoações ligadas à pesca, não só pelas avarias que tais barcos e respetivos aparelhos provocavam nos aparelhos das outras artes, mas também pela destruição que originava nos ecossistemas marinhos.

Entre outros protestos, foi realizado um abaixo-assinado contra a pesca de arrasto por barcos a vapor, datado de 17 de Outubro de 1889, onde foram invocados vários argumentos ao longo de quatro páginas e que recolheu cerca de 2.500 assinaturas em Setúbal e Sesimbra.¹²²

Referia esse abaixo-assinado, que as associações marítimas de Setúbal e de Sesimbra, os donos de armações, os de galeões e outros indivíduos residentes naquelas povoações interessados na indústria da pesca, não podiam por mais tempo tolerar o grande e notório prejuízo que sofriam com o sistema de pesca exercido em barcos a vapor, os quais, podia-se dizer, infestavam os mares do país destruindo todo o peixe em criação. Referia, que esse peixe depois de morto era lançado ao mar, aniquilando-se desse modo enormes valores, pelo peixe inutilizado e pela reprodução que dele poderia derivar. Referia ainda, que eram destruídas, pelo peso e atrito dos aparelhos daquele sistema de pesca, as plantas marinhas necessárias à vida e à nutrição do peixe, além desse processo afugentar o próprio peixe, destruindo assim um importante elemento da riqueza pública.

¹²¹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 916 1898/99.

¹²² AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 905 1889/90.

O abaixo-assinado terminava solicitando a Sua Majestade, que ordenasse a proibição da pesca feita em barcos a vapor nos mares de Portugal.

No *Quadro 30 - Relação de Legislação - Pescas / Sesimbra*, em anexo, estão referidos alguns dos artigos mais importantes do “Regulamento da pesca com redes de arrastar pelo fundo a reboque de uma ou mais embarcações” de 30 de Julho de 1891.

Na sequência desse regulamento houve diversos abaixo-assinados, alguns a favor desse tipo de pesca, como foi o caso do abaixo-assinado efetuado pelas peixeiras do Porto e Foz do Douro, efetuado em Agosto de 1891, que continha 250 assinaturas.¹²³

A legislação relativa a este tipo de pesca sofreu ao longo dos anos bastantes alterações, de que não se fará referência, dado não estar diretamente relacionada com a pesca efetuada em Sesimbra.

Os protestos e as reclamações contra os barcos de arrasto a vapor eram bastante frequentes em Sesimbra, havendo unanimidade na condenação deste tipo de pesca, por todas as artes existentes nessa vila. Poder-se-á afirmar, se algum assunto havia que unia todos os pescadores e armadores de Sesimbra, o repúdio pela pesca do arrasto era seguramente o mais relevante deles.

6.5 - AS MATRÍCULAS DOS BARCOS DE PESCA

Os registos das matrículas podem fornecer um conjunto de informações importantes para o conhecimento das respetivas artes, das suas tripulações, das embarcações utilizadas, dos seus proprietários, etc.

Foram já anteriormente mencionadas as 42 matrículas efetuadas em 1862, que estão registadas no final do *Livro de Registo de Correspondência Expedida*, da Delegação Marítima de Sesimbra, no período de Maio de 1861 a Janeiro de 1867, e que deu origem ao Quadro 24 que se apresenta em apêndice.

¹²³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 906 1891.

Só na última década do século XIX é que surgiram os *Livros de Inscrição Marítima*, assim como os *Livros de Registos de Matrículas*, utilizando livros impressos apropriados, que eram depois preenchidos nas capitâncias e delegações marítimas. Nesses livros com as folhas numeradas por fólios, as matrículas abrangem as duas páginas, do lado esquerdo e do lado direito, quando o livro se encontra aberto.

De forma a se ter uma noção mais clara dos meios utilizados nas diversas artes de pesca, foi analisado o *Livro de Registo das Matrículas das Equipagens dos Barcos de Pesca 1920-1922*.¹²⁴ Foram escolhidas alguns fólios referentes ao ano de 1921, que contivessem no seu conjunto, pelo menos uma matrícula, de cada uma das diferentes embarcações e também das diferentes artes de pesca existentes em Sesimbra.

Faz-se em seguida uma síntese das matrículas contidas nos fólios n^{os} 20, 38, 67, 83 e 92 do referido livro. São apresentadas em anexo cópia dessas matrículas. Refira-se que as matrículas das armações de sardinha constam em livros próprios e serão mencionadas no capítulo dedicado a essa arte de pesca.

Matrículas de Barcos de Pesca e de Artes ano de 1921:

(Fólios n^{os} 20, 38, 67, 83 e 92)¹²⁵

- Lancha Traineira *Senhor das Chagas* S.C.289, à vela e a remos, 7,68 tons, matrícula efetuada em 6/01/1921 e dada baixa em 23/12/1921, proprietários D. Fernando de Lacerda e D. Fernando do Castelo Branco, matriculados além do arrais Artur Ferreira mais 15 companheiros;

- Barca *Charanga da Chagas* S.C.53, 6,9 tons, matrícula efetuada em 29/01/1921 e dada baixa em 7.09.1921, proprietários José Luiz Pereira e Júlio da Cruz, que era também o arrais, tinha matriculados mais 18 companheiros;

- Bote *Cristina* S.C.3, 0,77 tons, matrícula efetuada em 7/01/1921 e válida até 31/12/1921, proprietário Joaquim José Veiga, arrais Julião José Veiga, tinha matriculados mais 2 companheiros;

- Chata *Virgínia* S.C.357, 1,20 tons, matrícula efetuada em 1/03/1921 válida até 31/12/1921, proprietário, arrais e único tripulante matriculado Rui Gomes Pólvora;

¹²⁴ AHM, 313 - DMS, N^o 149 - Livro N^o 6 Registo Matrículas das Equipagens dos Barcos de Pesca 1920/22.

¹²⁵ Idem.

- ARTE DE SACADA Nº 7, da qual faziam parte 4 embarcações: S.C.33, S.C.390, S.C. 31 e S.C.168. Matrícula efetuada em 1/03/1921 e válida até 31/12/1921, proprietário António Sanches Pinto, que era o arrais e tinha matriculados mais 6 companheiros;

- Bote *Você mesmo* S.C.168, 0,77 tons, que fazia parte da matrícula da “Arte de Sacada nº 7”, matrícula efetuada em 1/03/1921 e válida até 31/12/1921, proprietário António Rosa Sanches, arrais e único tripulante João António. O proprietário e o arrais estavam matriculados como companheiros na “Arte de Sacada nº 7”;

- ARTE DE ARRASTAR Nº 10, da qual faziam parte 2 embarcações: S.C.19 e S.C. 290. Matrícula efetuada em 21/03/1921 e válida até 31/12/1921, proprietária Maria Estulana Gomes, arrais Manuel Rafael Baeta, tinha mais 8 companheiros matriculados;

- Barca *Maria de Lourdes* S.C.19, 3,79 tons, que fazia parte da matrícula da “Arte de Arrastar nº 10”, matrícula efetuada em 21/03/1921 e dada baixa em 19/11/1921, proprietário Artur de Jesus Gomes, arrais Simpliciano José e único matriculado;

- Barca *Estrela do Sul* S.C.290, 4,05 tons, que fazia parte da matrícula da “Arte de Arrastar nº 10”, matrícula efetuada em 21/03/1921 e dada baixa em 19/11/1921, proprietário Artur de Jesus Gomes, arrais Modesto Joaquim e único matriculado;

Os 2 arrais constavam da matrícula da “Arte de arrastar nº 10”, mas tinham sido riscados da mesma;

- ARTE XÁVEGA Nº 3, da qual faziam parte a embarcação L260F., matrícula efetuada em 31/03/1921 e válida até 31/12/1921, proprietário e arrais Júlio José, tinha matriculados mais 5 companheiros;

- Saveiro *Dois de Maio* L206F, 2,81 tons, que fazia parte da matrícula da “Arte Xávega nº 3”, matrícula efetuada em 31/03/1921 e válida até 31/12/1921, proprietária Lucinda Maria Rodrigues, arrais e único tripulante Júlio José, que era também o arrais da arte xávega;

Constavam ainda dos fólhos acima mencionados as seguintes matrículas:

- “Arte Xávega nº 2”, da qual fazia parte a embarcação S.C.151, matrícula efetuada em 31/03/1921 e válida até 31/12/1921, proprietário António Pinhal, arrais António Anacleto, tendo mais 5 companheiros matriculados;

- Matrícula de mais 1 barca, que tinha só o arrais matriculado;

- Matrícula de mais 1 chata, que tinha só o arrais matriculado;

- Matrículas de mais 5 botes. Com o seguinte pessoal: 1 bote tinham o arrais e mais 2 companheiros matriculados; 2 botes tinham o arrais e mais 1 companheiro matriculado; 2 botes tinham só o arrais matriculado.

Será de referir o seguinte relativamente às matrículas apresentadas:

- A lancha traineira *Senhor das Chagas*, já tinha sido anteriormente mencionada, quando foi abordado o tema das traineiras a remos. A referida traineira tinha 16 pescadores matriculados;

- A barca *Charanga da Chagas*, certamente do anzol, tinha 19 pescadores matriculados, número bastante significativo para uma embarcação desse tipo. Dado, os barcos do anzol terem vários homens que ficavam em terra preparando as caçadas, apetrechos de pesca do anzol a serem utilizados, é provável que a matrícula abrangesse todos os pescadores, mesmo os que não iam habitualmente ao mar, como os *velhos de terra*, ou alguns moços mais novos;

- Os botes das matrículas analisadas tinham entre 1 e 5 pescadores matriculados;

- As chatas das matrículas analisadas tinham só o respetivo arrais matriculado, que era o suficiente para as deslocar a remos, nos transportes que efetuavam dentro da baía;

- As matrículas apresentadas cobrem as principais artes de pesca que existiam à época, com exceção das armações, ou seja, arte do anzol, arte xávega (cercar para terra), arte de arrastar (cercar para bordo), arte das sacadas. As outras artes menos expressivas, como por exemplo a pesca com covos, ou com taloeiras, eram efetuadas em embarcações pequenas, normalmente em botes;

- As matrículas das artes mencionavam as embarcações que lhes estavam adstritas, tendo essas embarcações também a sua matrícula própria, havendo muitas vezes pescadores matriculados em simultâneo nas embarcações e nas artes respetivas;

- Quando era utilizada só uma embarcação para executar uma arte, nesses casos, tudo indica, que era feita somente a matrícula da embarcação. Exceto na arte xávega, que apesar de utilizar uma única embarcação, tinha grande parte dos companheiros em terra, na praia, a manusear o respetivo aparelho;

- Houve a preocupação de se analisar uma amostragem significativa das matrículas. Naturalmente que haveria alguns aspetos ainda a referir, que provavelmente só seriam notados, caso se fizesse uma análise exaustiva a todas as matrículas efetuadas.

6.6 - A VENDA DO PEIXE

Iremos fazer referência em seguida a alguns acontecimentos relacionados com a venda do peixe e com a lota em Sesimbra. Lota que se fazia em terra, na praia do lado oeste da Fortaleza, e que até determinada altura se fazia também no mar, dentro da baía, deslocando-se aí as diversas pessoas interessadas na compra do pescado. Não serão abordadas as facetas burocráticas e tributárias relacionadas com a venda do peixe.

Lota na praia

A lota na praia de Sesimbra terminou no início dos anos setenta do século passado, altura em que mudou para instalações criadas no porto de abrigo. Nos praia-mares, quando a praia tinha menos areia, a lota estendia-se pelas rampas de acesso à praia e por vezes pelo próprio Largo da Marinha.

Refere-se em seguida as partes mais relevantes de um artigo, já deste século, relativo à lota em Sesimbra, que nos seus aspetos principais, se deveria ter alterado muito pouco, relativamente à época em estudo.

«A antiga lota de Sesimbra que se fazia ao entardecer em plena praia, junto à Fortaleza de Santiago...o peixe era disposto sobre a areia, em “lotes”, em “eiras” ou em “montes...”Um “lote” de peixe-espada são trinta peixes. A areia era alisada com uma tábua e esse peixe era estendido lado a lado, às vezes em longas filas de lotes. As pescadas, chernes, pargos, imperadores, etc., constituíam lotes sem número certo de unidades, mantendo-se contudo para a pescada os números de 24 a 30, conforme o seu tamanho. A 3 ou 4 de largo, este peixe era colocado verticalmente, cada um sobre um montículo de areia, ficando elevado do chão cerca de um palmo, e cada montículo distanciado um do outro de modo a permitir a passagem por entre eles. Os gorazes, fanecas, salmonetes e outros, eram de um modo geral dispostos em “eiras”, formando um círculo sobre a areia. Cada “eira” podia ter 15 a 20 ou mais peixes. A chaputa era vendida em lotes ou montes, consoante a abundância.

Expostos assim os peixes sobre a areia da extensa praia, iniciava-se então a lota ou venda em leilão que...tinha a particularidade de ser feito em ordem decrescente do valor fixado. Os almocreves e os grandes negociantes juntavam-se à volta do lote e o pregoeiro ou vendedor...exclamava “Vou vender”. Assim, se um lote de peixe pudesse valer, por exemplo 300 escudos, ele avaliava-o em 400, e desse número partia para a

venda, contando com inexcedível rapidez e de cima para baixo: 399, 398, 397, 396, etc., até que alguém gritasse o convencional “chui”, em sinal de que arrematara o peixe leiloado. E aí, o atento vendedor, logo anunciava o preço e o nome do comprador, que o guarda-fiscal de serviço anotava para efeitos tributários.

A lota prosseguia, dum lote para outro, prolongando-se às vezes noite dentro... a venda fazia-se à luz dos archotes... Logo após a arrematação, procedia-se rapidamente à remoção das caixas com o peixe, em padiolas ou em burros até às camionetas estacionadas na estrada marginal, que o transportariam aos vários mercados mas principalmente ao de Lisboa». ¹²⁶

Lota de mar

Além de ser efetuada na praia, a venda do peixe fazia-se também no mar, ao abrigo da baía, sendo o peixe comprado ainda dentro das embarcações de pesca. Iremos referir alguns documentos da época relacionados com essa situação.

Começaremos por mencionar a comunicação que o Delegado Marítimo de Sesimbra enviou ao Capitão do Porto de Setúbal, em 13 de Maio de 1903, relacionada com a lota de mar e com o serviço prestado pelo cabo do mar. ¹²⁷

O Delegado Marítimo começou por referir que o peixe colhido pelas armações era vendido em lota estabelecida no mar. No local costumavam fundear barcas destinadas a comportarem os compradores que vinham de terra nos botes. Essas vendas realizam-se quase sempre depois das 7 horas da tarde e depois da meia-noite, fora das horas de expediente dos empregados da alfândega que assistiam a tais vendas, sendo paga uma gratificação pelos donos das armações (700 réis mensais por cada armação, o que dava um total 14.700 réis), da qual havia conhecimento oficial.

A comunicação continuava, referindo que as barcas que recebiam os compradores tinham com frequência a bordo mais gente do que era permitido pelas suas lotações, que os botes que tinham transportado o pessoal, frequentemente não permaneciam atracadas às barcas, e ainda que a manutenção da ordem não estava a ser convenientemente assegurada.

¹²⁶ António Reis Marques, *A Antiga Lota de Sesimbra*, in *Sesimbr’acontece*, Setembro de 2007.

¹²⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 925 1903.

De forma a obviar essa situação, e dado o policiamento dos portos pertencer às autoridades marítimas, o Delegado Marítimo propunha um abono de 6.000 réis mensais ao cabo do mar Augusto Nunes, de forma a efetuar a polícia da lota no mar a desoras, ou que os donos das armações pagassem essa assistência, em analogia com o que sucedia com os empregados da alfândega, que eram gratificados oficialmente pelos donos das armações, e bem assim pelos arrais das barcas e botes da pesca costeira e do alto, pela assistência de tais vendas a desoras.

A sugestão efetuada pelo Delegado Marítimo passou da Capitania de Setúbal para o Departamento Marítimo do Centro, que respondeu a essa capitania alguns dias depois, em 22 de Maio, informando que não havendo na legislação em vigor, disposição alguma que forçasse os armadores a pagarem serviços extraordinários, a que a nota enviada aludia, ou que obrigue a Fazenda Nacional a satisfazer também esse pagamento, não podia ter seguimento a proposta efetuada pelo delegado de marinha em Sesimbra. Referia ainda, que como o regulamento das capitanias iria ser revisto em breve, seria nessa ocasião tomada em consideração o assunto proposto.¹²⁸

Não se apurou os moldes em que ficou resolvida a situação anteriormente mencionada. Mas, mais de 20 anos depois, continuava a haver situações similares na lota de mar, como é referido em 25 de Julho de 1924 no ofício enviada ao Delegado Marítimo pelo Comandante da Secção de Sesimbra da Guarda-Fiscal.¹²⁹

Esse ofício mencionava que era frequente aparecerem no local da “lota de mar”, grande número de indivíduos, que não compravam peixe e que como simples espectadores invadiam os barcos idos à lota, originavam tumultos, dificultavam a venda do peixe e punham em risco de desastre todos os interessados nessa venda. Solicitava como tal, que fossem tomadas as necessárias providências, a fim de não se repetirem tais factos prejudiciais aos interesses gerais e do Estado.

Será de referir as seguintes observações:

- A lota na praia tinha que existir sempre, independentemente de haver ou não venda de peixe no mar. Havia peixe que era retirado das redes em terra, como era o caso do peixe apanhado pelas artes xávegas. Havia igualmente situações meteorológicas, que

¹²⁸ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 925 1903.

¹²⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 42 - PD 1924.

permitiam aos pescadores ir ao mar correndo alguns riscos nas operações de embarque e desembarque, mas que não permitiam de todo essas operações às pessoas não marítimas, impossibilitando nessas alturas a compra do peixe no mar;

- Na comunicação enviada em 13/05/1903 à Capitania de Setúbal, o Delegado Marítimo começou por referir que o peixe colhido pelas armações era vendido em lota estabelecida no mar, não ficou claro se tal acontecia com todo o peixe das armações que era vendido, ou se estava acontecendo nessa altura do ano. A mesma comunicação referia no final, que a gratificação era dada aos empregados da alfândega, não só pelos donos das armações, mas também pelos arrais da pesca costeira e do alto. Não foi dado apurar a frequência com que aconteciam essas últimas situações;

- O comprador do peixe tem que ter uma perceção da sua qualidade e quantidade, na altura da compra. Uma barca das armações com peixe era provavelmente fácil de avaliar para um entendido, pois estava praticamente livre de apetrechos de pesca e as espécies presentes não eram muito numerosas. Essa avaliação seria muito mais difícil, numa barca do anzol, carregada de aparelhos e pessoal, e contendo ainda peixes de diferentes espécies e tamanhos;

- Não se apurou a altura em que terminou a lota de mar. Não foi durante a época em estudo certamente, pois era praticada no Verão de 1924 e nos anos subsequentes não houve alterações significativas nas artes de pesca, nem nas condições existentes no porto de Sesimbra. A venda do peixe dentro da baía e perto da praia devia acontecer sobretudo com as embarcações das armações e só quando havia bom tempo;

- Convém referir que boa parte do peixe pescado pelas armações era vendido diretamente em Setúbal, cidade onde existia elevado número de fábricas de conserva, deslocando-se aí as barcas das armações com frequência;

- Havia embarcações do anzol que vendiam peixe em Lisboa e em Cascais com alguma frequência, tendo havido embarcações que se deslocavam para Cascais no Verão usando aí instalações em terra. Tal ocorreu até meados do século XX, não se tendo obtido informações relativas à época em estudo. De referir ainda, que chegou a haver venda de peixe das armações perto do Cabo Espichel, utilizando o Posto Fiscal da Azoia, conforme referido pelo Delegado Marítimo num ofício de 4 de Julho de 1903, que será mais adiante mencionado. Não se encontrou outras informações relativas a essas vendas de peixe.

7 - AS ARMAÇÕES DE PESCA DA SARDINHA

As armações de sardinha eram aparelhos fixos de rede, destinados essencialmente à pesca da sardinha, que apanhavam igualmente outras espécies de peixe. Esses elaborados aparelhos de pesca eram de menores dimensões e mais simples do que os das armações do atum. Existiam dois tipos de armações de sardinha, as armações à valenciana e as armações redondas. As primeiras utilizam-se em toda a costa meridional do Algarve, entre o Cabo da Roca e Setúbal, em Sines e também na enseada de Peniche. As segundas apenas eram utilizadas em Peniche, Berlenga e costa da Nazaré.¹³⁰

A informação acima, de Baldaque da Silva, é de 1886. Até aos primeiros anos da década de sessenta do século XX, altura em que deixaram de existir armações de sardinha em Sesimbra, elas continuaram a ser do tipo à valenciana.

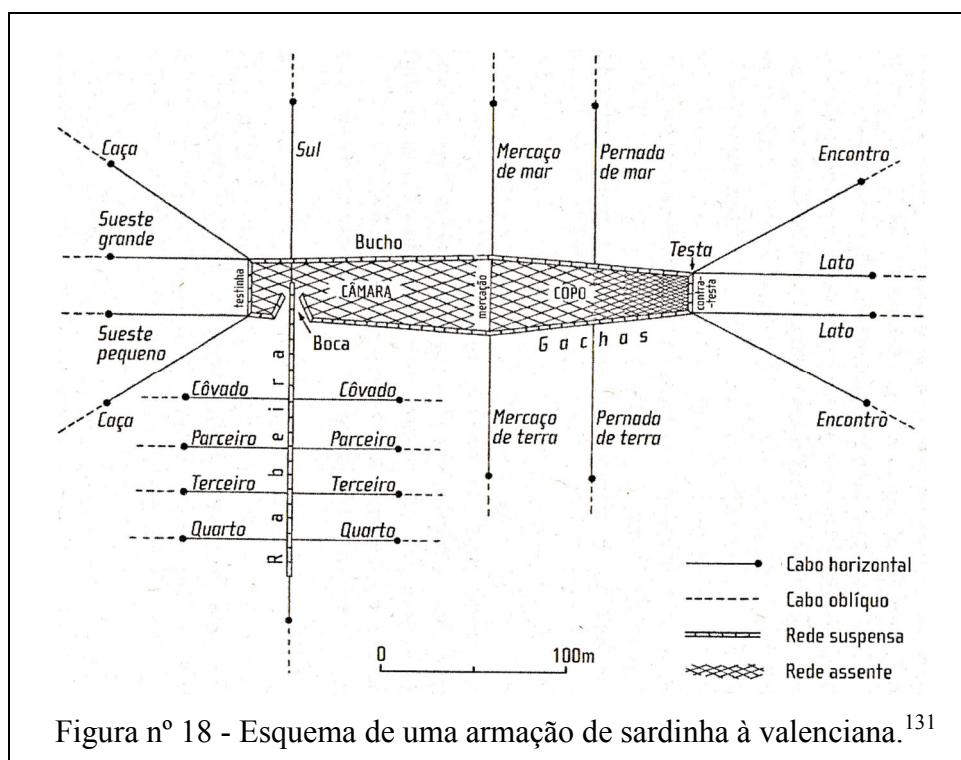


Figura nº 18 - Esquema de uma armação de sardinha à valenciana.¹³¹

¹³⁰ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.225.

¹³¹ Maria Alfreda da Cruz, *Pesca e Pescadores em Sesimbra, Contributo para a Narrativa do Concelho*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2009, p.37.

O esquema acima apresentado, de uma armação de sardinha da costa de Sesimbra, foi executado na década de 60 do século XX e representa de forma simplificada os componentes desses aparelhos de pesca. A partir da sua introdução em Portugal, em meados do século XIX, essas armações tiveram a designação de armações com copo à valenciana, por serem do tipo das que eram então usadas em Valência. Curiosamente neste porto espanhol eram designadas por almadrasas de bucho à portuguesa.¹³²

Era necessário um elevado capital para se armar uma armação de sardinha à valenciana. Nos finais do século XIX uma armação desse tipo completa, com embarcações, redes, cabos e ferros, custava em média 6.000\$000 réis, caso não se utilizasse cabos de aço. Quando as armações eram posicionadas em locais onde havia fortes correntes de água, então tinham que ser utilizados cabos de aço e correntes nas amarras. Nesses casos o custo subia para os 9.000\$000 réis.¹³³

Refira-se, que um pescador das armações de Sesimbra auferia em média, nos finais do século XIX, um salário diário de cerca de 500 réis, que incluía o salário fixo, a percentagem da pesca, o peixe que recebia para a sua alimentação e todos os outros suplementos.

Neste capítulo iremos fazer referência aos diferentes componentes das armações à valenciana, à sua montagem e à forma como era efetuada a pesca. Será feita referência aos conflitos, que houve entre os concessionários, para a obtenção dos melhores lugares de pesca. Serão referidas as condições do contrato nas matrículas das companhias. Será feita depois referência ao conflito que ocorreu em Sesimbra em Abril de 1900. Por último, será feita referência às armações “Pombeira” e “Angra do Espichel”, que se localizaram em locais bastante desfavoráveis.

Os conflitos entre os armadores e as companhias eram usuais na altura das matrículas, habitualmente no início do ano, havendo frequentes greves, que duravam por vezes semanas ou mesmo meses. Optou-se por fazer referência ao conflito que ocorreu em Abril de 1900, por ter sido aquele que teve consequências mais funestas. Uma

¹³² António Reis Marques, *As Artes de Pesca de Sesimbra*, 2ª Edição, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2007, p.24.

¹³³ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.229.

abordagem mais ampla desse tema, pela sua complexidade, justificava só por si um trabalho autónomo, não se coadunando com a abordagem dos diferentes assuntos relativos à atividade marítima em Sesimbra, como se pretende no presente trabalho.

Deverá ser tomada em consideração a informação já referida no capítulo “A Importância da Pesca”, designadamente nos seus itens “Pessoal e Material”, “Armações da Sardinha / Valores da Pesca” e “Pessoal e Material por Tipos de Pesca”. Bem como à informação existente no Relatório de Baldaque da Silva sobre Sesimbra, efetuado em 1897, já anteriormente também referido.¹³⁴

7.1 - DESCRIÇÃO DAS ARMAÇÕES DE SARDINHA À VALENCIANA

Baldaque da Silva no *Estado Atual das Pescas em Portugal*, reportado ao ano de 1886, faz uma descrição detalhada de uma armação à valenciana, especificando a função, a designação e os materiais de cada uma das diferentes partes dessa armadilha de pesca. Transcreve-se em seguida essa descrição, nas suas partes mais importantes. Apresenta-se também cópia do esquema, que serve de guia a essas explicações.

Componentes da armação

As partes principais de uma armação à valenciana são as que em seguida se referem: Copo - a -; Bucho - bd -; Rabo - k -; Boca - hh -.¹³⁵

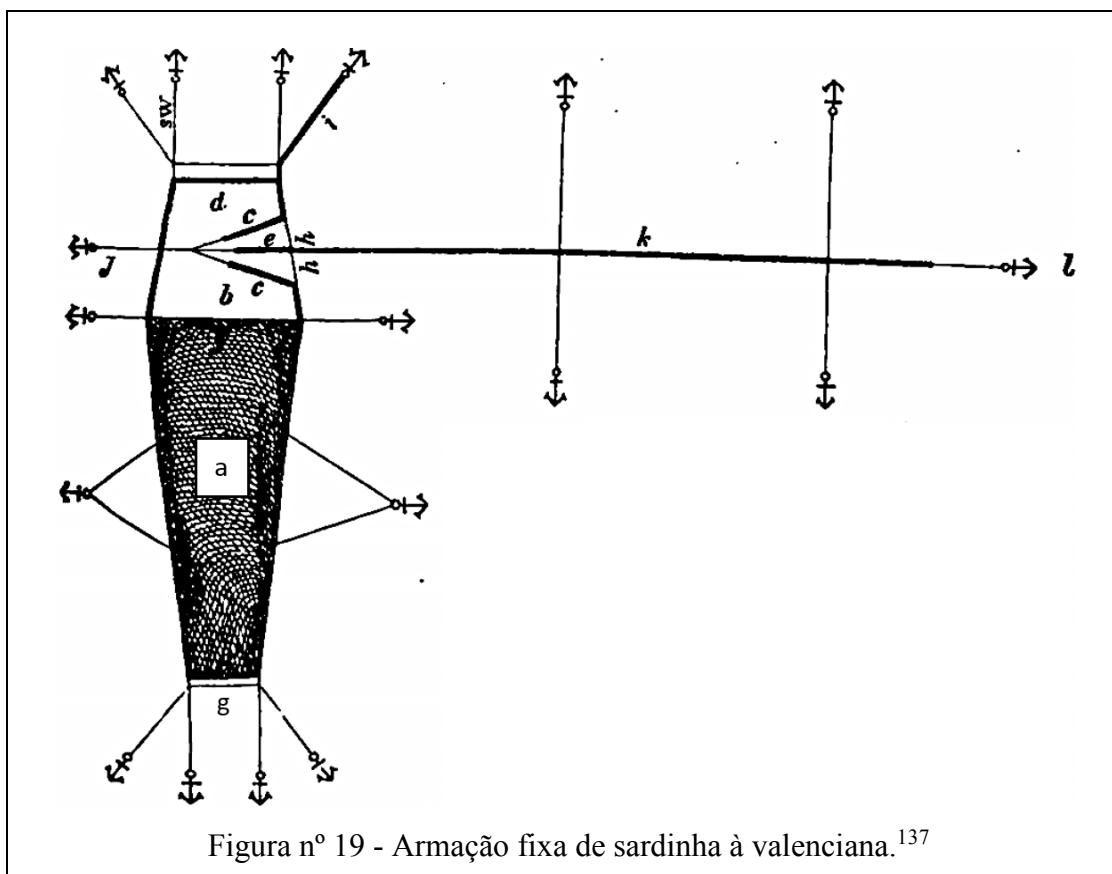
«Entralhações, amarras e ferros. - Para formar uma armação e amarrar as redes, estabelecem-se primeiramente as entralhações, que são uns cabos de aço ou de cairo, dispostos paralelamente à superfície por meio de boias, barris estanques, e odres, tendo outros cabos a ligá-los transversalmente nos extremos, denominados travessões da testa - g - e da testinha - d -, e um outro a meio chamado mercaço de dentro - f -.

O todo tem a forma poligonal, e é mantido à superfície pelos flutuadores, e fixo por meio de ferros, fundeados nos vértices, com amarras de cairo, ou de corrente junto ao fundo. As amarrações atingem geralmente 50 a 60 braças de comprimento».¹³⁶

¹³⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897.

¹³⁵ As letras minúsculas referem a localização dos diversos componentes no esquema anexo.

¹³⁶ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p. 225.



«Copo - A entralhação do copo tem a forma trapezoidal, fundeia-se com oito ferros e mede na testa 16 metros, nos lados 92 metros, e no mercaço 38 metros...

Bucho - A entralhação do bucho, tem também a forma trapezoidal, medindo 26 metros na testinha, 38 metros do lado do mar, 10 metros nas duas faces, e 28 metros no vão da boca, e fundeia-se com quatro ou cinco ferros, além dos dois do mercaço, que são também comuns ao copo....

Rabo - A teia do rabo - k - é formada por um cabo colado à superfície por meio de flutuadores, em direção perpendicular à entralhação do bucho, aguentado para o mar pelo ferro do sul da boca, e para a terra pelo ferro do morto - l -, e mantido em alinhamento reto por dez ou doze ferros, deitados em igual número para cada lado, regulando dois ferros para cada cordão que o rabo tem de comprimento.

¹³⁷ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.225.

O cordão mede 70 metros, e geralmente o rabo tem 350 metros de comprimento, mas esta grandeza varia conforme o espaço livre para o lançamento do aparelho.

Os cabos fixos que conservam o aparelho no mesmo local, são, pois: as entralhações, travessões, mercaço e teia do rabo, convenientemente fundeados. É a este estado que os pescadores chamam a armação em cabos e ferros.

Redes - As redes que compõem este aparelho são as seguintes:

O rabo da armação é formado por uma rede de cairo delgado de dois fios, com o diâmetro de 3 milímetros, alcatroado e envernizado, tendo a malha 32 centímetros de lado, colocada verticalmente dentro de água desde a superfície, onde cose na teia, até ao fundo, onde assenta por meio de pesos, feitos com pedras engaiadas fixas à tralha inferior... O rabo, começa a meio do vão da boca e estende-se para o lado da terra até grande distancia.

O bucho é guarnecido na entralhação do lado do mar e da testinha por uma rede feita de cairo, como a do rabo, mas tendo a malha de 20 centímetros, colocada também da superfície até ao fundo...E na entralhação do lado da terra, por duas redes como a antecedente, chamadas da fâcia, dispostas verticalmente, deixando um intervalo de um e de outro lado do rabo, formando o vão da boca da armação...

A boca compõe-se de três redes verticais - c - e - c -, denominadas endiches, feitas de cairo com dois fios, alcatroado e envernizado, tendo a malha 15 centímetros...

O copo consta das redes da gacha, colocadas verticalmente dentro de água, de um e outro lado ao longo das entralhações, desde o bucho até à testa. A rede da gacha compõe-se de duas outras redes, de malhas diferentes... indo só até uma certa profundidade, 4 a 5 braças, e daí para baixo continua a segunda, ou inferior, até ao fundo, de malha maior e como a dos endiches, constituindo os resguardos laterais do espaço destinado ao copo.

Da rede da testa, disposta verticalmente na cabeça ou testa da armação, feita de linho alcatroado e envernizado, tendo a malha 13 milímetros.

E do chão do copo, formado por três redes ligadas, de malhas diferentes, que assenta no fundo desde o mercaço até à testa, pegando com esta e com as da gacha por meio de cosedura...

O copo é aliviado por boias de cortiça dispostas ao longo da tralha superior das gachas e da testa. Na altura do mercaço existe a corrente das portas, que denominam arraças, e que serve para atracar junto ao fundo os lados da armação.

Caça - Esta rede - i -, feita de dois talhos de 3 braças, é construída como a do rabo e serve para amparar o peixe do lado da testinha, com a qual liga verticalmente, ficando no prolongamento dela, isto é, paralela ao rabo da armação». ¹³⁸

Encontra-se em anexo o esquema “Armação de pesca usada na enseada de Setúbal”, existente no livro de Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n'esta Localidade*, de 1887. Esse esquema menciona o nome dos diversos componentes das armações, devendo refletir com alguma fidelidade as armações de sardinha que existiam na costa de Sesimbra.

Refira-se que nos três esquemas apresentados, que se complementam facilitando a compreensão deste método de pesca, a configuração, os nomes e as funções das diversas partes são semelhantes. Naturalmente que cada armação teria as suas particularidades, dependentes das condições do local, evoluindo elas também ao longo do tempo.

Orientação da armação e percurso do peixe

«As armações de sardinha orientam-se geralmente, ficando o rabo dirigido para o lado da terra, de modo que o peixe entra no seu regresso para o mar. Lançam-se em fundos limpos com 10 a 20 braças de profundidade. Apesar de n'estas armações poder entrar qualquer espécie, é no entanto a sardinha a principal e mais importante pescaria a que se destinam. Informam os pescadores da nossa costa que durante o inverno corre a sardinha do N. para o S.; de verão, do S. para o N.; e na primavera, conserva-se pairando do mar para a terra e d'esta para o mar; e em cada um d'estes caminhos segue geralmente o contorno da costa, infletindo, mais ou menos, conforme a orientação da terra e o relevo do fundo. O peixe atravessa na sua marcha os espaços livres entre as armações, procurando ou contornando a terra, e quando tem conhecimento da diminuição da profundidade e se encontra próximo dela, volta para o mar a fim de ganhar outra vez o alto. No caminho para fora se depara com a rede do rabo de uma armação, vai seguindo ao longo dela, contornando-a como se fora um obstáculo natural, e ao chegar ao vão da

¹³⁸ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp.225-228.

boca, onde não encontra barreira alguma, entra para o bucho, podendo daqui passar livremente para o copo, conservando-se dentro do corpo da armação (bucho e copo), por isso que vê redes por todos os lados e não tem facilidade em descobrir o intervalo por onde penetrou». ¹³⁹

Levantar das redes

«Levantar - Emprega-se este termo para exprimir a faina do levantamento ou suspensão das redes móveis da armação na ocasião da pesca. Esta manobra executa-se da maneira seguinte:

Dispõem-se pelo menos quatro embarcações em volta do copo: a barca da testa para sustentar a rede da testa, de encontro à qual se dá a pancada do peixe quando começa a ser afugentado do lado do bucho; a barca das portas que, depois de bater a água desde a testinha até ao mercado, toma as levas da rede do chão do copo e vai-a suspendendo no sentido da boca para a testa; e as duas barcas da gacha, uma de cada lado do copo, aliviando a rede da gacha, também no mesmo sentido, e acompanhando sucessivamente a barca das portas.

Na primeira embarcação fica geralmente um homem de vigia para evitar que com o peso do peixe ela se afunde, como já tem acontecido; nas da gacha empregam-se quatro a oito homens; e na barca das portas uns quinze ou dezasseis; isto é, são precisos vinte a vinte e cinco homens para a faina de levantar, não havendo aguagens.

O peixe fica por último na rede da testa, suspensa em volta pelas embarcações, e daqui é tirado para dentro delas por meio das pequenas redes de enchelevar, e em seguida conduzido para terra em enviadeiras ou nas próprias embarcações da armação quando termina a pesca...A faina de levantar executa-se de madrugada, e repete-se tantas vezes quantas as necessárias para encher as embarcações de pescaria, e somente então retiram para a terra, ou quando não há sinal de sardinha na costa». ¹⁴⁰

Em complemento da informação acima, transcreve-se parte do texto, sobre o levantar das redes, contido no livro *Pesca e Pescadores em Sesimbra*, escrito na época em que acabaram as últimas armações de sardinha nessa vila.

¹³⁹ António Arthur Baldaque da Silva, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p.228.

¹⁴⁰ *Ibidem*, pp. 228-229.

«Todos os dias, de manhã muito cedo e ao entardecer...no batel que se coloca junto à "testa" da armação, cuja rede se suspende por meio de levas, da própria embarcação. Esta difere das anteriores por possuir dois "gavietes" - traves salientes, na proa e na popa - munidas de roldanas, que se destinam a facilitar a tarefa de levantar ferros da armação, quando necessário desarmá-la... Porém, durante a faina do "levantar" apenas se limita a suspender a rede da testa... e é a única embarcação que durante todo esse tempo se mantém fixa, porquanto na rede que aguenta é que o peixe fica retido... quando a faina principia, o peixe que se encontra na câmara da armação é obrigado a entrar no "copo" pelos pescadores da barca das portas, que batem na água aí contida, até chegar ao "merçaço". Chegados aí, tomam as levas do "chão", e, ao mesmo tempo que os das gachas, que da mesma forma se dirigem para a testa, vão puxando o "copo" para cima, mas de forma, a que as redes à medida que vão sendo levantadas caiam imediatamente na água. Deste modo, uma vez trazidas à tona pelos tripulantes das quatro embarcações, a rede da testa apresenta copejado todo o peixe que de início se encontrava circulando pela câmara e pelo "copo"». ¹⁴¹

Como informação genérica, certamente, Baldaque da Silva referia que alguns anos antes as armações vinham para terra no Verão, nos meses de Junho, Julho e Agosto, mas que naquela altura, 1886 ou 1887, já se conservavam as armações todo o ano no mar. ¹⁴²

Armações à valenciana simples e duplas

As armações anteriormente descritas são as armações à valenciana simples, sendo as que foram inicialmente utilizadas. Foram depois passando a ser duplas. Em 1889 todas as 21 armações de Sesimbra eram já duplas, com exceção da armação "Pombeira", que estava localizada numa zona de fortes correntes.

O *Regulamento Geral da Pesca da Sardinha* de 1903, que está em apêndice, definia no seu art.º 4 uma armação à valenciana, como sendo um aparelho fixo, composto de um sistema de redes denominadas "camara", "bucho", "copo" e "rabeira", constituindo

¹⁴¹ Maria Alfreda da Cruz, *Pesca e Pescadores em Sesimbra*, Contributo para a Narrativa do Concelho, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2009, pp.41-42.

¹⁴² António Arthur Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n`esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, p.16.

as três primeiras redes o “corpo” da armação, em que o peixe era colhido suspendendo o “chão do copo”.

O referido regulamento referia também no seu art.º 5, que as armações à valenciana se dividiam, quanto à sua composição, em *simples* e *duplas*. Consideravam-se simples as que tinham um só corpo, e duplas as que tinham dois corpos. Nas armações duplas o corpo mais ao mar da armação denominava-se “corpo principal” e o outro, cujas dimensões não podiam exceder as do primeiro, era entalhado na rabeira e constituía o “segundo corpo”.

Em síntese, o peixe em movimento, quando encontrava a rede da rabeira, que estava posicionada perpendicular à costa, começava a contornar esse obstáculo indo normalmente no sentido do mar, sendo capturado no corpo da armação. Havia algum peixe que contornava a rabeira nadando na direção de terra e que acabava por não ser capturado. A instalação de um segundo corpo a terra da rabeira veio permitir capturar esse peixe também.

Quando as correntes de água eram muito fortes podiam ocorrer avarias e arrastamento das armações, tal como foi mencionado pelo Delegado Marítimo em Janeiro de 1910, numa comunicação à Capitania de Setúbal, relacionada com uma reclamação dos pescadores das artes de cercar para bordo, contra as armações, por estas utilizarem cabos muito compridos nos ferros dos seus aparelhos, ocupando assim uma área muito grande e impedindo o acesso, nas zonas limítrofes, às outras artes de pesca.¹⁴³

A comunicação mencionava, que os concessionários não podiam dar menos espia aos ferros do corpo principal das armações, para poderem resistir às fortes correntes de água que existiam naquela costa, principalmente a *água ao cabo* (água que corria para oeste), que tinha já feito garrar armações. Tal tinha acontecido pela última vez em 8 de Agosto de 1909, em que quase todas as armações tinham garrado para noroeste, algumas 150 metros, como tinha acontecido com a “Baleeira Nova” e com a “S. Penedo”, tendo sido necessário 8 dias para serem reposicionadas. O mesmo acontecia também com o segundo corpo das armações, não podendo por isso ser dada menos espia aos seus ferros.

¹⁴³ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 938 1909/10, ofício nº 24 da DMS enviado à CPS em 26/01/1910.

7.2 - CONCESSÃO DOS LOCAIS E ARMAÇÕES EXISTENTES

Iremos em seguida mencionar as diversas fases relacionadas com o licenciamento das armações na costa de Sesimbra, os conflitos entre os diversos armadores e as armações que existiram na referida costa.

7.2.1 - CONCESSÕES INICIAIS E CONFLITOS ENTRE ARMADORES

Vamos em seguida fazer referência a diversos acontecimentos, ocorridos desde a altura em que a Câmara Municipal de Sesimbra deixou de passar as licenças para as armações, até à altura em que as regras relativas às concessões, emitidas pelas autoridades marítimas, passaram a estar bem definidas, desaparecendo grande parte dos conflitos entre os armadores.

Iremos referir os acontecimentos por ordem cronológica e com a seguinte disposição: 1864 - A Câmara Municipal de Sesimbra deixou de emitir as licenças das armações; 1873 - Diferendos entre os armadores e Portaria de 3 de Dezembro relativa às armações; 1889 - Portaria de 16 de Janeiro relativa à distância entre as armações na costa oeste; 1903 - Regulamento Geral da Pesca da Sardinha.

1864 - A Câmara Municipal de Sesimbra deixou de emitir as licenças das armações

Em 13 de Maio de 1864 foi emitida uma ordem ao Governador Civil de Lisboa, assinada pelo Duque de Loulé, para que fizesse revogar pela Câmara de Sesimbra certas posturas relativas às armações de pesca, devido a todas as praias e mares adjacentes serem bens nacionais isentos de jurisdição municipal. Eram depois referidos os motivos dessa decisão, que abaixo em síntese, se mencionam:¹⁴⁴

- Manuel Fernandes, sócio gerente de uma armação de pesca, requerera à Câmara Municipal de Sesimbra licença para ocupar um dos lugares denominados “Cabo de Ares” e “Baleeira”, por se acharem abandonados pelos proprietários de outras armações, que

¹⁴⁴ Joaquim de Sant’Anna da Fonseca Júnior, *Coleção de Leis sobre a Pesca, desde Junho de 1860 a Maio de 1894*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, pp.20-22.

costumavam ocupá-los; A Câmara, fundando-se nas suas posturas de 10 de Fevereiro de 1849, de 19 de Fevereiro de 1853 e de 11 de Dezembro de 1854, lhe denegara a licença, dando como razão, que nas referidas posturas se achavam designados 7 lugares, para as 7 armações existentes na vila, a serem distribuídos por escala todos os anos, com exclusão de qualquer outra armação;

- Manuel Fernandes recorrera dessa decisão para o Conselho de Distrito, tendo obtido provimento do seu recurso, dado se provar que os armadores interessados haviam combinado entre si, por escritura pública, abandonar os dois indicados lugares; Além disso, Manuel Fernandes tinha lançado a sua armação no sítio da “Baleeira” em 1863, entendendo assim, que tinha direito também a entrar na escala, em torno dos demais lugares e que nesse sentido se deveriam alterar as posturas mencionadas, o que pediu ao Governo; Entretanto, os outros armadores tentaram impugnar essas ações, argumentando com as posturas e alegando direitos adquiridos;

- Eram mencionadas depois, diversas leis e resoluções, de datas posteriores a 1775, terminando por referir que, atendendo a que a Câmara Municipal de Sesimbra, regulando por meio de posturas a pesca nas costas e mares adjacentes ao concelho, determinando o número de armações que se podiam lançar, designando os lugares para certos armadores, com exclusão de todos os outros, tornando a pesca dependente de licença sua, tinha ido contra os princípios e regras estabelecidas nas leis antes citadas, criando um verdadeiro monopólio, e sujeitado à regulamentação municipal coisas e lugares que lhe eram alheios, com manifesto excesso de jurisdição;

- Assim, tinha sido decidido que o Governador Civil de Lisboa desse as ordens necessárias ao Administrador do Concelho de Sesimbra, para que ele requeresse à Câmara a revogação das posturas citadas, ou de quaisquer outras, que tolhessem a indústria da pesca, a fim de que ela ficasse tão livre como a Carta e as leis a queriam.

Terminou da forma acima referida o licenciamento das armações pela Câmara Municipal de Sesimbra, passando esse licenciamento a estar dependente do parecer das autoridades marítimas e a haver um acesso mais alargado às respetivas concessões. A data da primeira postura camarária, acima referida, foi 10 de Fevereiro de 1849. Não foi esclarecido se as licenças começaram a ser emitidas pela Câmara só nessa data, ou em outra data anterior.

1873 - Diferendos entre os armadores e Portaria de 3 de Dezembro relativa às armações

Iremos fazer referência às posições defendidas por dois grupos de proprietários de armações da costa de Sesimbra, que representando interesses antagónicos, efetuaram diversas diligências, nomeadamente requerimentos a Sua Majestade, em 18 de Agosto e em 25 de Outubro de 1873, em defesa das suas posições. Será feita depois referência à Portaria de 3 de Dezembro de 1873, regulando a pesca das armações de sardinha, surgida na sequência desses requerimentos.

Em 18 de Agosto de 1873 um grupo de 6 proprietários de armações de sardinha (António João da Silva, Bernardino José da Silva, Manuel Fernandes, Manuel José *ilegível*, Francisco *ilegível* da Cruz, e João Maria Cruz) dirigiram um requerimento a Sua Majestade, referindo vários assuntos relativos às armações, que em seguida se sintetiza.¹⁴⁵

Começava o requerimento por referir, que existiam antes 7 armações na costa de Sesimbra, sendo nessa altura já 12 as armações existentes. Referia então, que o peixe acudia com maior abundância a determinados locais, e que alguns donos e mestres de armações queriam arrogar-se a propriedade desses locais, que umas vezes os disputavam à viva força, e em outras, iam colocar as suas armações tão próximas das outras armações, que chegavam a causar graves danos umas nas outras, pelos cabos que se embaraçavam e também por outros motivos.

Referia também, que poucos dias antes ia havendo no mar um grave conflito, que tinha sido *resolvido pela força numérica duns, e pelo receio dos outros*, mas no futuro poderia vir a haver resultados funestos, se não pudesse ali reger-se o direito, e cada qual recorresse à força bruta para sustentar a posição que ocupava.

Era por isso da maior urgência, ser determinada por ordem superior a menor distância que deveria haver entre as armações, e que fosse incumbida ao Capitão do Porto de Setúbal a superintendência dessa providência.

Era também solicitado que fosse estabelecida uma escala, a fim de se distribuírem pelas diferentes armações os sítios em que elas deviam pescar, ficando assim todos em pé de igualdade, não sendo por isso permitido a ninguém deixar ferros e boias, no local onde

¹⁴⁵ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 900 1811/1876.

estiveram pescando, em sinal da sua ocupação, como faziam alguns, para assim assegurarem o domínio dos melhores locais.

Terminava informando da necessidade de haver severas medidas policiais, de forma a se evitarem conflitos, e solicitando que fosse mandado regular o exercício das pescas das armações na costa de Sesimbra, marcando-se as distâncias entre as armações, estabelecendo-se uma rotação e que fosse incumbido o Capitão do Porto de Setúbal da execução do mesmo Regulamento.

E mais pediam a Sua Majestade, que se fossem tomadas informações, o não pedissem ao Administrador do Concelho de Sesimbra, porque ele *era criatura do Administrador substituto*, que tinha quatro armações e era quem pretendia sustentar-se no domínio exclusivo de certos locais.

**

Em 25 de Setembro de 1873 um grupo constituído por representantes e donos de 11 armações, argumentando que lhes tinha constado, que os representantes e donos de outras armações da costa de Sesimbra tinham pedido a Sua Majestade, pelo Ministério da Marinha, providências para ser regulada a pesca das armações, requereram serem ouvidos antes de ser decretado qualquer regulamento relativo a essa pesca.¹⁴⁶

Após diversas diligências efetuadas pelo Capitão do Porto de Setúbal, quer junto dos armadores, quer junto do Ministério da Marinha, o referido grupo representando 11 armações, enviou em 25 de Outubro de 1873 um novo requerimento (assinado por António Gomes Pólvora, Manoel Caldeira da Costa, João José de Jesus, Joaquim Gomes Loureiro, Joaquim José Rumina, José Pedro Frade, José Felipe Preto, Francisco Narciso Pinto Serra e Francisco Machado) referindo a sua versão dos acontecimentos, que em síntese, se menciona em seguida.¹⁴⁷

Começaram por referir que tinham comparecido perante o Capitão do Porto de Setúbal a fim de serem ouvidos sobre a forma de ser regulada a pesca das armações. Sabiam que os representantes de 3 armações da vila de Sesimbra tinham solicitado para que fosse regulamentada a pesca naquela costa, fazendo sobressair a ideia de se estabelecer uma alternância dos locais.

¹⁴⁶ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 900 1811/1876.

¹⁴⁷ Idem.

Referiam, que a alternância iria provocar a desorganização de 11 empresas, sem vantagem para as outras 3, cujos donos estavam reclamando. Era também impossível saber os locais onde a pescaria mais afluía, pois havia armações que em alguns anos tinham colheitas abundantes e noutros colheitas diminutas, nos mesmos locais. Referiam ainda, que a alternância das armações já tinha estado em prática naquela costa, e a *Judiciosa Portaria do Ministério do Reino de 13 de Maio de 1865*¹⁴⁸ tinha acabado com ela, por assim o haver requerido um dos signatários, que agora pedia para a mesma ser restaurada.¹⁴⁹

Referiam também, que alguns armadores tinham despendido avultadas verbas com a edificação de casas e barracas nas proximidades dos locais onde costumavam fundear as suas armações e se por ventura, fosse posta em prática a alternância, eles iriam perder essas avultadas verbas, por deixarem de utilizar essas instalações. Referiam ainda, que nas costas de Sines e do Algarve estava assegurada a cada armação o local que primeiramente tinha escolhido, como se depreendia das Portarias do Ministério da Marinha de 22 de Março e 5 de Junho de 1867 e de 25 de Novembro de 1868.

Requeriam assim a Sua Majestade, que ordenasse que nenhuma disposição fosse tomada no sentido de atacar a liberdade e os direitos adquiridos dos suplicantes, que se fundavam na circunstância de, desde há muitos anos, exercerem a sua indústria nos locais onde a exerciam nessa altura. Fazendo notar ainda, que representavam a grande maioria da classe, pois que tinham interesses em 11 armações de pesca, enquanto os que reclamam em sentido contrário apenas os tinham em 3 armações.

Será de salientar, que este último requerimento referia a existência de 14 armações na costa de Sesimbra em 1873. Porém, no requerimento, efetuado em 18 de Agosto pelos armadores que pretendiam que se rodasse os locais das armações, era referido a existência de 12 armações nesse ano e que alguns anos antes existiam somente 7 armações. Essa aparente discordância, é explicada, por este se reportar só às armações de Sesimbra, enquanto o outro requerimento, se referia a todas as armações daquela costa, incluindo as 2 armações que dependiam diretamente da Capitania de Setúbal, como mais adiante é referido.

¹⁴⁸ A ordem ao Governador Civil de Lisboa, para que fizesse revogar pela Câmara Municipal de Sesimbra as posturas relativas às armações, foi emitida em 13/05/1864 e não em 13/05/1865, como aqui é referido.

¹⁴⁹ Referência ao armador Manuel Fernandes.

**

Na sequência das reivindicações anteriormente mencionadas, foi publicada a “Portaria regulando o modo por que em Sesimbra hão-de ser lançadas as armações de pesca” em 3 de Dezembro de 1873.

Essa portaria referia o seguinte: que as armações de pesca não podiam ser lançadas sem licença do Capitão do Porto; que deveriam ser colocadas a 650 metros de distancia umas das outras e de modo que se não prejudicassem; que quando fossem levantadas as armações, fossem também retirados todos os ferros. No final, referia ainda, que o Chefe do Departamento Marítimo do Centro deveria dar as suas ordens, para que a autoridade marítima local vigiasse pelo rigoroso cumprimento das disposições antes mencionadas.¹⁵⁰

Se por um lado, passou a ser obrigatório haver uma distância mínima entre as armações de forma a não interferirem umas com as outras e se passou também a ser proibido deixar os ferros no fundo quando eram levantadas as armações, por outro lado, a reivindicação de haver rotação dos locais de lançamento ficou por satisfazer, competindo ao Capitão do Porto de Setúbal o licenciamento das armações.

**

Na sequência da portaria mencionada, surgiram outros problemas relacionados com a sua aplicação prática, como é referido no requerimento efetuado em 23 de Novembro de 1874 pelos donos de 4 armações (Manoel Pinto Soares, António Gomes Pólvora, Joaquim Gomes Loureiro e José Pedro Frade). Comunicação que em seguida se menciona.¹⁵¹

Começavam por referir os requerentes, que a portaria de 3 de Dezembro de 1873 determinava que as armações da costa de Sesimbra fossem fundeadas a 650 metros de distância, e de forma a se não prejudicarem. Ora o Capitão do Porto de Setúbal, interpretando tal portaria, tinha entendido dever medir a costa e marcar espaços de 650 metros, e em cada um tinha designado lugar para uma armação.

¹⁵⁰ Joaquim de Sant'Anna da Fonseca Júnior, *Coleção de Leis sobre a Pesca, desde Junho de 1860 a Maio de 1894*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, pp. 58-59.

¹⁵¹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 900 1811/1876.

Referiam depois, que tal tinha como consequência a deslocação de todas as armações, com exceção de duas delas. Isso impossibilitava a pesca em alguns dos locais designados, pelo fundo excessivo e pelas pedras que às vezes existiam, havendo o risco de se perderem os capitais empregados nessas armações, por não terem esses locais as características indicadas. Por outro lado, iriam ficar sem armações alguns locais bastantes propícios, onde há mais de 200 anos ali eram elas armadas, com vantagem para os seus donos e para o Estado, que recebia o competente imposto.

Por fim, referiam que lhes parecia, que a portaria citada admitia 650 metros como distância mínima entre as armações, não se opondo a sua doutrina a que entre algumas mediasse um intervalo maior, quando a natureza e as condições da costa a isso o obrigasse. Nesses termos, solicitavam a Sua Majestade, que fosse ordenado que as armações continuassem fundeadas nos lugares utilizados até essa altura, não só porque os armadores estavam com isso satisfeitos, mas também porque não havia armação alguma, que ficasse a menos de 650 metros de distância de outra armação.

A comunicação antes referida aparenta ter tido sucesso, pois a tal indicia as distâncias que existiam entre as diferentes armações alguns anos depois. Continuou a haver diversas comunicações nos anos seguintes, entre os armadores e as autoridades marítimas, relacionadas com o posicionamento das armações. Quanto foi dado entender, tratavam-se essencialmente de casos pontuais, que se iam resolvendo com algumas diligências, não estando aparentemente relacionadas com grandes conflitos.

1889 - Portaria de 16 de Janeiro relativa à distância entre as armações na costa oeste

Em 16 de Janeiro de 1889 foi publicada a “Portaria regulando a distância entre as armações de sardinha na costa oeste do reino” cujo texto introdutório e cláusulas se transcreve em seguida:

«Sendo necessário regular a distancia entre as armações de sardinha na costa oeste do reino, e considerando que nesta parte do litoral onde o mar é mais bravio e os armadores procuram os poucos lugares onde a disposição da costa ofereça algum abrigo, não é conveniente estabelecer a distancia entre as armações que vigora no Algarve, porque essa reduziria muito a industria da pesca: há por bem Sua Majestade El-Rei determinar o seguinte:

1.º A distância entre armações de sardinha na costa oeste do reino será quanto possível de 1.000 metros e nunca inferior;

2.º Nas armações existentes serão conservadas as distâncias atuais, mas quando algum dos concessionários deixar de explorar uma armação, não será concedido a outro individuo o local abandonado quando entre ele e as armações mais próximas não houver a distancia de 1.000 metros;

3. O aumento de distância que resultar da desistência de um local de armação será aproveitado para regular as distâncias entre as armações mais próximas quando as condições do fundo o permitam;

4. Para a concessão de armações na costa de oeste ficará vigorando o que está determinado para a costa do Algarve, exceto na parte que regula a distância. O que, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, se comunica ao Chefe do Departamento Marítimo do Centro para seu conhecimento e devidos efeitos».¹⁵²

Saliente-se, que a distância habitual entre as armações da costa de Sesimbra era já de 650 metros, quando saiu a portaria e assim continuou. Tudo indicia, ter havido pequenos reajustamentos nas distâncias ao longo do tempo, função das circunstâncias.

Analisando a “Carta da Arrábida ao Cabo Espichel - Mudança de local da armação Pombeira” de 21/08/1899, em anexo, que contém as 25 armações existentes e as respetivas distâncias, pode-se constatar que 15 espaçamentos tinham o valor de 650 metros, 2 tinham valores ligeiramente inferiores, 560 e 620 metros, os outros 7 espaçamentos rondavam entre os 690 e os 870 metros.

Será de referir, que essas distâncias reforçam o que anteriormente foi mencionado, relativamente ao resultado positivo, que teria tido o requerimento efetuado em 23 de Novembro de 1874 pelos donos de 4 armações, contestando a atuação do Capitão do Porto de Setúbal, que estava a querer reposicionar as armações com afastamentos regulares de 650 metros, independentemente da batimetria e das condições do fundo.

¹⁵² Joaquim de Sant`Anna da Fonseca Júnior, *Coleção de Leis sobre a Pesca, desde Junho de 1860 a Maio de 1894*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, pp. 220-221.

1903 - Regulamento Geral da Pesca da Sardinha

Por último, será de referir o “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha”¹⁵³ de 1903, que veio estabelecer num único diploma as regras que regiam as diversas artes da pesca da sardinha, cujo conteúdo é bastante relevante para o conhecimento das artes que à época se dedicavam à pesca dessa espécie.

Encontra-se em apêndice cópia das principais cláusulas do referido regulamento, estando assinaladas as informações mais importantes. Pode-se afirmar, que ele foi o culminar de um longo processo, que teve como objetivo estabelecer regras equitativas, claras e bem definidas, relativamente às concessões e às outras matérias relacionadas com as armações de pesca da sardinha, fazendo com que desaparecesse, em grande parte, os conflitos entre os armadores.

Relativamente às distâncias entre as armações, esse regulamento, no artigo nº 157, referia que na zona compreendida entre o Cabo de Espichel e as pedras denominadas *Três Irmãs*, as armações, valencianas ou redondas, deviam guardar entre si a distância mínima de 650 metros.

7.2.2 - AS ARMAÇÕES DA COSTA DE SESIMBRA

As armações existentes no período de 1849 a 1864

Foi já anteriormente referido, que a Câmara Municipal de Sesimbra, fundando-se nas suas posturas de 10 de Fevereiro de 1849, 19 de Fevereiro de 1853 e 11 de Dezembro de 1854, denegara a licença requerida pelo armador Manuel Fernandes, por nessas posturas se achavam designados 7 lugares para as 7 armações existentes na vila, e que na sequência disso, em 13 de Maio de 1864, por ordem do Governo, essa câmara tinha deixado de emitir essas licenças.¹⁵⁴

Foi também referido, que não se tinha esclarecido, se essas licenças tinham começado a ser emitidas em 1849 ou em data anterior.

¹⁵³ Diário do Governo. Ano 1903. Número 112. Sexta-feira 22 de Maio.

¹⁵⁴ Joaquim de Sant'Anna da Fonseca Júnior, *Coleção de Leis sobre a Pesca, desde Junho de 1860 a Maio de 1894*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, p.20.

As armações existentes em 1873

Na sequência de ter sido convocado pelo Capitão do Porto de Setúbal para prestar esclarecimentos, o grupo representando 11 armações de sardinha, já anteriormente referido, assinou uma comunicação em 24 de Outubro de 1873, na qual entre outros assuntos, enumera as 14 armações existentes na costa de Sesimbra, no ano de 1873.¹⁵⁵

Essa comunicação referia também que existia uma distância muito grande entre a “Baleeira” e o “Burgau”, uma distância superior a 650 metros entre o “Burgau” e a “Bens de Deus”, e uma distância igual entre essa e o “Ilhéu”. Ou seja, a localização dessas 4 armações está bem definida. Em relação às outras armações, é feita somente referência aos seus nomes.

As armações estavam mencionadas pela ordem que em seguida se refere, tudo indicando estarem ordenadas de oeste para leste. As zonas referidas abaixo, não estavam explicitamente referidas na comunicação, sendo fruto da interpretação e das posições que essas armações ocupavam em 1899, como adiante se mencionará.

- Entre o Cabo Espichel e a baía de Sesimbra:

“Baleeira”; “Burgau”; “Bens de Deus”; “Ilhéu”; “Varanda” e “Cavalo”.

- Na baía de Sesimbra:

“Remechida”; “Torre” e “Figueirinha”

- A leste da baía de Sesimbra:

“Cabo de Ares”; “Cozinhadouro” e “Risco”.

- Armações mais a leste, pertencentes à Capitania de Setúbal:

“Greta” e “Lagosteiro”.

Será de sublinhar, que esta foi a única referência às armações denominadas “Bens de Deus” e “Figueirinha”, que se constatou. Relativamente a esta última armação, a sua localização pode oferecer alguma dúvida, dado existir uma zona com esse nome a leste da Praia da Arrábida, apesar de tudo indiciar que nessa zona não havia armações de sardinha.

¹⁵⁵ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 900 1811/1876.

As armações existentes nos anos de 1896 a 1899

A *Estatística das Pescas* de 1899 refere a existência, entre a foz do Rio Sado e o Cabo Espichel, de 21 armações de sardinha pertencentes à zona da Delegação Marítima de Sesimbra e 4 armações pertencentes já à zona da Capitania de Setúbal.

Apresenta-se abaixo cópia do mapa existente nessa publicação, contendo a posição das referidas armações e o valor das respectivas vendas em milhões de réis (contos de réis) nos anos de 1896, 1897, 1898 e 1899. Pode-se verificar, que as armações situadas em ambas as extremidades, a “Pombeira” e a “Lapa de Sta. Margarida” apresentavam valores de vendas muito baixos.

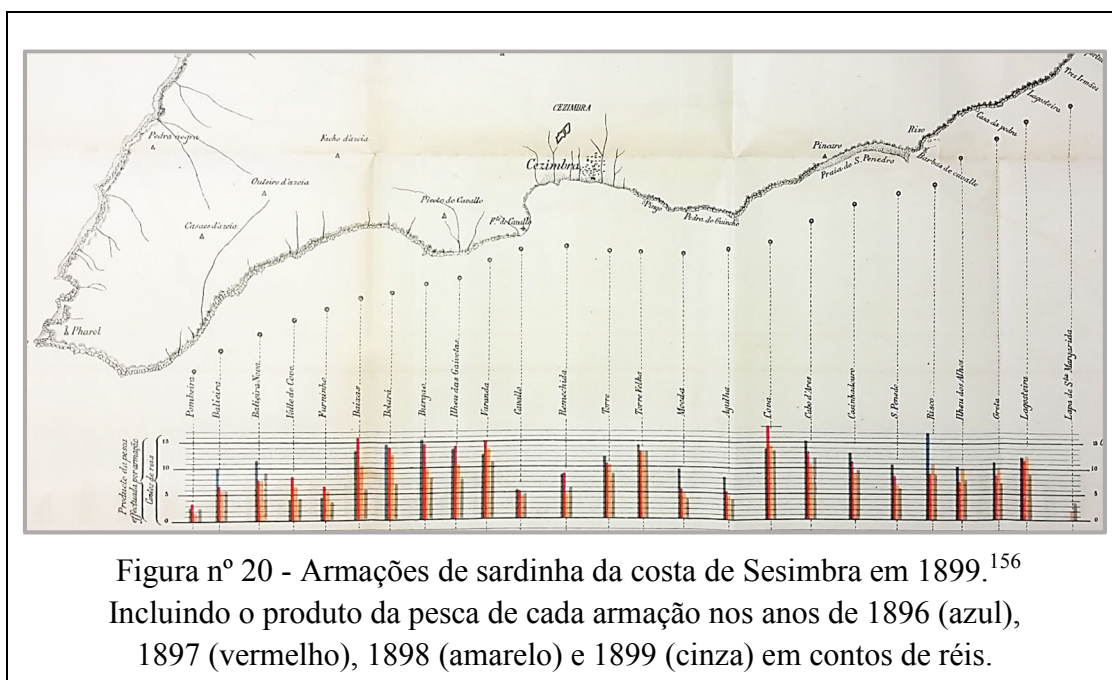


Figura nº 20 - Armações de sardinha da costa de Sesimbra em 1899.¹⁵⁶
Incluindo o produto da pesca de cada armação nos anos de 1896 (azul),
1897 (vermelho), 1898 (amarelo) e 1899 (cinza) em contos de réis.

Menciona-se em seguida, começando de oeste para leste, o nome de todas as 25 armações, que existiam na costa de Sesimbra, nos anos de 1896 a 1899.

- Entre o Cabo Espichel e a baía de Sesimbra:

“Pombeira”; “Baleeira”; “Baleeira Nova”; “Vale de Covo”; “Forninho”;
“Baixas”; “Bolará”; “Burgau”; “Ilhéu das Gaivotas”; “Varanda” e “Cavalo”.

¹⁵⁶ COMISSÃO CENTRAL DE PESCARIAS, *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes no ano de 1899, comparada com 1896, 1897 e 1898*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901, Gráfico XI. (Documento cedido pela Biblioteca Central da Marinha - Arquivo Histórico).

- Na baía de Sesimbra:

“Remechida”; “Torre”; “Torre Velha” e “Moeda.

- A leste da baía de Sesimbra:

“Agulha”; “Cova”; “Cabo de Ares”; “Cozinhadouro”; “S. Penedo” e “Risco”.

- Armações mais a leste, pertencentes à Capitania de Setúbal:

“Ilhéu dos Alhos”, “Greta”, “Lagosteira” e “Lapa de Santa Margarida”.

As armações existentes no período de 1890 a 1926

De acordo com o *Quadro 5 - Armações de Sardinha / Valores da Pesca - 1890 /1926*, em apêndice, o número das armações de pesca de sardinha existentes em Sesimbra, manteve-se estável com 21 armações entre 1890 e 1906, passando a 20 armações entre 1907 e 1915, ano em que a zona da “Pombeira” não esteve concessionada, passando de novo esse valor a ser de 21 entre os anos de 1916 e 1921.

Nos anos de 1922 a 1926 houve uma nítida redução do número de armações, sendo esse número de 15 em 1922, 1924 e 1926 e de 14 em 1923. Nessa altura, houve vários locais que estavam concessionados, mas que os armadores pediram dispensa, para esse ano, de terem que colocar a armação no mar, conforme eram obrigados, argumentando não lhes ser rentável explorar o referido local nesse ano. Não perdiam assim o direito à concessão e podiam solicitar a respetiva licença para o ano seguinte.

Concessões - locais, datas e concessionários

Encontra-se em apêndice o *Quadro 29 - Relação das Armações de Sardinha de Sesimbra*, que refere as datas das concessões, os nomes dos concessionários e outras informações relativas às das diferentes armações.

O referido quadro foi elaborado com base nas *Estatística das Pescas*, que começaram a ser publicadas em 1899, contendo igualmente algumas informações anteriores a essa data. Essas publicações começaram a referir o nome dos concessionários e as datas de concessão, só após o ano de 1905.

A listagem assinala também as armações, que estavam mencionadas na comunicação efetuada em 24 de Outubro de 1873 pelo grupo de 11 armadores, já antes referida.

Média dos meses de pesca das armações - 1896/1903

A localização de cada armação tinha um papel decisivo na sua rentabilidade, estando relacionada também com o seu tempo de pesca anual.

Na *Estatística das Pescas* de 1903 é referido os meses, em que cada uma das armações pescou, entre os anos de 1896 e 1903. Com base nessa informação, determinou-se a média anual dos meses de pesca de cada armação, que em seguida se refere:

- Pescaram durante todo o ano 8 armações, “Baixas”, “Bolará”, “Burgau”, “Ilhéu das Gaivotas”, “Varanda”, “Torre”, “Torre Velha” e “Cova;
- A armação “Cabo de Ares” pescou quase todo tempo, tendo de média 11,9 meses. As armações “Cozinhadouro” e “Risco” tiveram de média 11,1 e 10,8 meses;
- As 4 armações, “Cavalo”, “Remechida”, “Agulha” e “S. Penedo” pescaram entre 8,7 e 9,5 meses por ano;
- As 5 armações, “Baleeira”, “Baleeira Nova”, “Vale do Covo”, “Forninho” e “Moeda” pescaram entre 7 e 8 meses por ano;
- A armação “Pombeira”, que esteve concessionada nesse período, entre os anos de 1898 e 1903, pescou 5,8 meses de média e a armação “Baralha”, concessionada nesse período, em 1896 e em 1897, pescou somente 4 meses por ano.

Em síntese, poder-se-á dizer, relativamente ao tempo de pesca das 21 armações de Sesimbra, existentes no período de 1896 a 1903, que elas se distribuíam em 3 grandes grupos:

- 11 Armações pescaram durante todo o ano, ou quase, com médias de 10,8 a 12 meses de pesca / ano;
- 9 Armações pescaram uma parte significativa do ano, com médias de 7 a 10 meses de pesca / ano;
- As 2 armações mais a oeste, a “Baralha” no início do período, e depois a “Pombeira”, tiveram médias inferiores a 6 meses de pesca / ano.

Mesmo não coincidindo em rigor os períodos em análise, existe coincidência entre as armações que mais tempo pescaram no período de 1896 a 1903, e as que maiores proventos tiveram entre 1896 e 1899, que estão assinaladas na figura nº 20 antes apresentada.

7.2.3 - CONCESSIONÁRIOS EM VÁRIAS LOCALIDADES

Alguns proprietários de armações de Sesimbra tinham também armações em outros locais, como se pode constatar pelas comunicações abaixo.

A firma Soares & Pólvora era concessionária das armações “Baixas”, “Cavalo” e “Torre” existentes em Sesimbra, era também proprietária de uma, ou várias armações, na Costa da Galé, como atesta o requerimento recebido pela 3ª Repartição da Marinha em 11 de Abril de 1900, efetuado por armadores dessa costa a sul de Setúbal. O requerimento, relacionado com uma greve que estava a decorrer nas armações de sardinha, tinha como primeiro dos quatro signatários o armador Soares & Pólvora.

Num requerimento, dirigido ao Capitão do Porto de São Martinho do Porto em 4 de Novembro de 1893, efetuado por António de Carvalho Laranjo em nome de Alípio Loureiro, era referido que Alípio Loureiro, casado proprietário e morador em Sesimbra, desejava obter uma cópia do termo de vistoria, do local vistoriado no parcel do Sul da Costa da Nazaré, para aí fundear uma Armação Valenciana.¹⁵⁷

Conforme é referido no *Quadro 29 - Relação das Armações de Sardinha de Sesimbra*, em apêndice, Alípio Loureiro foi concessionário das armações “Agulha” e “Cova”. A partir de 1911 a concessão dessas armações passou a ser da firma Loureiro & C.^a (Filhos). Essa empresa estendeu também os seus interesses a Marrocos, como se pode constatar pelas duas comunicações, que abaixo se faz referência.

Na comunicação enviada pela firma Loureiro & C.^a em 2 de abril de 1915 ao Delegado Marítimo de Sesimbra, era referido que no dia anterior tinha ido a Setúbal, numa rodada, um dos marroquinos que se encontravam nas suas armações, devidamente autorizados, para fazerem aí a sua aprendizagem, tendo sido espancado e bastante maltratado por alguns indivíduos residentes naquela cidade. O marroquino tinha conseguido fugir e evitado assim ter sido linchado.

A comunicação tinha os nomes dos quatro pescadores, que tinham ido a Setúbal levar peixe para venda e referia não se saber se eles teriam ou não sido cúmplices, pois

¹⁵⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 908 1893/94.

não se compreendia como estando o marroquino deitado dentro da barca, os indivíduos de Setúbal tinham ido dar com ele, se ninguém os tivesse avisado.¹⁵⁸

Uma outra comunicação enviada pela firma Loureiro & C^a ao Delegado Marítimo, em 25 de Abril de 1916, informava que a barca denominada *Veleira* se encontrava em Tanger, Marrocos, para onde tinha seguido despachada juntamente com a armação que ali existia, após a vistoria que para esse fim tinha sido mandada efetuar pelo Ministro da Fazenda em Julho de 1914.¹⁵⁹

Houve provavelmente outros armadores de Sesimbra, que tiveram armações noutros locais. Houve também diversos armadores, que não eram originários de Sesimbra mas que aí se estabeleceram, vindo normalmente a ligar-se a organizações diferentes das que os armadores locais tradicionalmente se associavam. O texto que em seguida se refere ilustra essa realidade:

«Quando se deu a "invasão" de Sesimbra pelos capitalistas vindos de fora, que investiram nas armações valencianas - Caldeiras, Frades, Ruminas, Fernandes, Loureiros - o escol tradicional da pesca sesimbrense resistiu, apoiando-se na antiga Confraria do Espírito Santo dos Mareantes de Sesimbra. Os capitalistas associaram-se ao Partido Progressista, dirigido localmente pela família Caldeira da Costa, e os dirigentes da Confraria ao Partido Regenerador, dirigido localmente pela família Gomes Pólvora».¹⁶⁰

7.3 - AS CONDIÇÕES DO CONTRATO NAS MATRÍCULAS DO PESSOAL

As condições com que eram contratadas as companhas das armações de sardinha foram-se modificando ao longo do tempo. Quanto foi constatado, os contratos escritos, iguais para todas as armações, que ficavam registados e arquivados na Delegação Marítima, só começaram a ter forma no ano de 1901. Dessa data até 1926, foram utilizados 7 diferentes contratos-tipo nas armações de Sesimbra.

Iremos começar por referir as cláusulas mais importantes existentes no contrato que começou a vigorar em 1914. Far-se-á depois referência a todos os contratos, que o

¹⁵⁸ AHM, 313 - DMS, N.º 34 - PD 1914/15.

¹⁵⁹ AHM, 313 - DMS, N.º 35 - PD 1916.

¹⁶⁰ João Augusto Aldeia, *O Leão da Farmácia*, Sesimbra-Identidade-Memória Museu Virtual, 3/01/2017.

antecederam e que lhe sucederam, evidenciando-se as principais alterações. Por último, será feita referência ao acordo que existia entre as armações “Agulha” e “Cova”.

7.3.1 - O CONTRATO DE 1914

Faz-se em seguida referência às cláusulas mais relevantes das “Condições do Contrato nas matrículas das companhias das armações de pesca de sardinha na costa de Sesimbra”, que esteve em vigor entre os anos de 1914 e 1920.¹⁶¹

O contrato, com cópia em anexo, estava dividido em 19 artigos, tendo grande parte deles diversas alíneas. Faz-se em seguida referência de forma mais detalhada ao artigo 1º, que regulamentava os recebimentos do pessoal, sendo feita depois referência às partes mais significativas do restante clausulado.

O artigo 1º, que referia os vencimentos e proventos do pessoal, era bastante extenso e minucioso, ocupando parte significativa do contrato. Aí era referido que os companheiros tinham o salário diário de 240 ou 280 réis, conforme a localização das armações, os moços o que merecessem e os mandadores o que particularmente convencionassem. Referia também os outros proventos, que em seguida se mencionam:

- O pessoal tinha direito a 15% do produto das pescarias vendidas, depois de descontadas as despesas do imposto de pescado, reboques e rodadas; Refira-se, que esse valor era de 10% até ao final de 1896, subindo para 15% em Janeiro de 1897 na sequência das reivindicações das companhias;¹⁶²

- O valor das rodadas era de 600 réis ou 800 réis, por cada venda de peixe, dependendo do valor do peixe vendido, excetuadas sempre as vendas das iscaduras; Nesse trabalho participava rotativamente toda a companhia, daí a designação de *rodadas*; Era também referida a verba que os companheiros recebiam por cada venda de peixe das sacadas e ainda que, cada companheiro que fosse à lota de Sesimbra recebia um saco de peixe, sendo o seu enchimento dependente da forma como a barca ia carregada;

¹⁶¹ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

¹⁶² AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897. António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, p.36.

- Eram referidas as condições pagas às tripulações que fossem a Setúbal levar o peixe à lota, que eram de 640 réis, 840 réis ou 1\$040 réis, dependendo do valor do peixe vendido; As tripulações recebiam também um saco cheio de peixe para a caldeirada e tinham direito ao pagamento de comedorias caso a estadia em Setúbal se prolongasse devido ao mau tempo;

- Além de outros proventos a que a companhia tinha direito, era estipulado que o quinhão de peixe para alimentação da companhia era de 2 caixotes, medidos a rasar, com as dimensões previstas na portaria de 2 de Setembro de 1911; Os pagamentos eram efetuados aos sábados, mas que em caso de acordo, podiam ser noutro dia da semana ou mesmo quinzenalmente; Deviam ser também previamente presentes na Delegação Marítima para serem afetados e carimbados os sacos de peixe a serem distribuídos aos companheiros.

Informações mais relevantes das outras cláusulas do contrato:

- O serviço da lota era feito por escala, tendo em regra cada barca 5 tripulantes;
- Quando, por conveniência do serviço, tivesse que ser vendido o peixe de repartir, o seu produto seria dividido na mesma proporção em que seria o referido peixe;
- Quando na armação só houvesse o peixe para a alimentação da companhia e ele fosse vendido nos termos do *Regulamento para o fornecimento do isco*, de 16 de Junho de 1904, o valor da venda seria distribuído por todos os que a esse peixe tivessem direito;
- Quando doente o pessoal tinha direito a receber o salário e as verbas resultantes dos 15% sobre a venda do peixe, sobre as rodadas e sobre a venda de peixe das sacadas;
- O pessoal não era obrigado a prestar serviços estranhos ao exercício da pesca;
- A companhia de uma armação, exceto quando tivesse parceria ou partilha nos lucros de outra pertencente ao mesmo individuo ou sociedade, só era obrigada a prestar os seus serviços fora da que estava matriculada, nos casos de reparação de avaria, salvamento, carga, descarga e arrumação de material, levantamento da armação e condução do respetivo peixe à lota (artigo 8º que mais adiante será de novo referido);
- A falta a qualquer serviço implicava a perda dos vencimentos desse dia, ou dias;
- O pessoal respondia pelo seu salário e mais proventos, pela reparação ou valores dos objetos danificados, inutilizados ou extraviados por sua culpa ou negligência;
- Quando o despedimento fosse motivado pelo levantamento de um ou de ambos os corpos da armação, o armador deveria avisar com 8 dias de antecedência. Nos outros casos deveria ser seguida a lei geral;

- O pessoal podia despedir-se, avisando com 8 dias de antecedência, sempre que daí não resultasse prejuízo para o regular funcionamento da armação;
- Os mandadores eram responsáveis perante a autoridade marítima, pelo acerto e oportunidade das ordens que dessem;
- A companhia era dispensada do serviço nos domingos desde a sua chegada à terra e da respetiva variação das embarcações até à meia-noite do mesmo domingo;
- A companhia de cada armação não teria menos de 40 pessoas, caso não tivesse com outro contrato ou convenção especial;
- Todo o pessoal era obrigado ao cumprimento integral do contrato, ficando o pessoal matriculado igualmente sujeito às disposições do Regulamento Geral das Capitanias dos portos e a todas as outras disposições em vigor.

O contrato que anteriormente se mencionou, tem um elaborado clausulado, fruto seguramente de muitas negociações e cedências que ocorreram ao longo dos anos, previa uma parte fixa nas remunerações, bem como uma parte variável, que dependia não só do resultado da pesca, mas também de diferentes tarefas executadas, como seja a condução do peixe à lota, etc.

É um contrato realizado entre um grupo assalariado de 40 a 50 pescadores, que muitas vezes não eram de Sesimbra e uma entidade patronal, que tinha investido um elevado capital que pretendia rentabilizar, que não estava habitualmente presente, sendo representado por alguns pescadores experientes da sua confiança. A atividade desenvolvia-se em diferentes sítios, muitas vezes em simultâneo, local de pesca da armação, lotas de Sesimbra e Setúbal, praia, armazéns, calhaus, zonas de navegação entre os diversos locais, etc. Estavam envolvidas diversas embarcações e equipamentos.

Assim se explica o elevado detalhe do contrato, muito diferente dos outros vínculos, que ligavam os proprietários e os assalariados nas outras artes de pesca em Sesimbra, onde a distribuição dos proventos se fazia de forma simples, por partes.

7.3.2 - OS DIFERENTES CONTRATOS - 1901 A 1926

Entre 1901 e 1926 houve 7 versões diferentes do “Contrato que regulava as condições da matrícula das companhias das armações de sardinha na costa de Sesimbra”, que em termos genéricos, não apresentavam diferenças de fundo entre si.

Menciona-se em seguida todas essas versões, transcrevendo-se os seus títulos tal como estão nos impressos utilizados, referindo as tipografias e as principais diferenças que existiam entre neles. Tomou-se como referência o contrato de 1914 antes analisado:

I) - Contrato manuscrito com o título “Condições estabelecidas na matrícula para 1901, da companhia da armação de sardinha, denominada _____ na costa de Sesimbra”:

Contrato com 14 artigos com o clausulado igual para todas as armações, com exceção do salário diário, que era de 240 ou 280 réis, consoante a armação. Todos os 11 contratos, em arquivo, estão assinados pelos sócios gerentes e datados de Janeiro de 1901.¹⁶³

II) - Contrato impresso, sem referir qual a tipografia, tendo como cabeçalho “Condições estabelecidas nas matrículas para 1901 das COMPANHAS DAS ARMAÇÕES DE SARDINHA na costa de Sesimbra _____”.

Este impresso foi utilizado de 1902 a 1910. Os nomes das armações e o ano a que se reporta o contrato estão manuscritos nos impressos, que estão também assinados e datados pelos respetivos gerentes. Estão riscados os valores dos salários diários que não se aplicam, bem como o ano de 1901, que está impresso.

Tem 14 artigos, tal como o contrato manuscrito. O item inicial, referente ao salário diário, de 240 ou 280 réis, era igual ao referido no contrato de ano de 1914. De igual forma era a percentagem de 15% do produto da pesca. Em termos gerais era bastante parecido com posterior contrato de 1914. O art.º 12º entre outras referia que as companhias eram dispensadas de pescar nas tardes dos dias da procissão do Senhor Jesus das Chagas, na sexta-feira da Paixão e no domingo da festa a Nossa Senhora do Monte do Carmo.¹⁶⁴

III) - Contrato impresso, referindo *Typ. Mattos Moreira*, tendo como cabeçalho “CONDIÇÕES DO CONTRATO Nas Matrículas das Companhas das armações de pesca de sardinha na COSTA DE SESIMBRA Sociedade de pesca _____”. Impresso utilizado só no ano de 1911.

O clausulado tem 19 artigos em vez de 14, desaparecendo o texto relativo à dispensa de trabalho nos dias de festa. Aparece a referência à venda de peixe das sacadas. As principais cláusulas relativas aos vencimentos e outros proventos não têm alterações significativas. Contrato muito parecido com o que foi referido para o ano de 1914.¹⁶⁵

¹⁶³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 920 1900/01.

¹⁶⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, da Cx. 922 1901 à Cx. 940 1910.

¹⁶⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

IV) - Contrato impresso, referindo *351-Typ. e Pap. Baptista & C.^a - Rocio. 67 - Lisboa* tendo como cabeçalho “CONDIÇÕES DO CONTRATO NAS MATRÍCULAS DAS COMPANHAS DAS ARMAÇÕES DE PESCA DE SARDINHA NA COSTA DE SESIMBRA Sociedade de pesca _____ Armação_____”. Impresso utilizado nos anos de 1912 e 1913.

O clausulado tem também 19 artigos. As principais cláusulas relativas aos vencimentos e outros proventos não têm alterações significativas. Contrato muito parecido com o que foi referido para o ano de 1914.¹⁶⁶

V) - Contrato impresso, referindo *399-Typ. Pessoa C.de S. Francisco, 13, Lisboa*, tendo como cabeçalho “CONDIÇÕES DO CONTRATO NAS MATRÍCULAS DAS Companhas das Armações de Pesca de Sardinha NA COSTA DE SESIMBRA Sociedade de pesca _____ Armação_____”. Impresso utilizado de 1914 a 1920.

Contrato com cópia em anexo, com 19 artigos, cujos itens mais relevantes foram antes analisados. As principais cláusulas relativas aos vencimentos e outros proventos, não têm alterações significativas em relação ao contrato anterior.¹⁶⁷

VI) - Contrato impresso, referindo *Tip.^a Mascarenhas & C.^a - Setúbal*, tendo como cabeçalho “ARMAÇÕES DE PESCA DE SARDINHA NA COSTA DE SESIMBRA - CONDIÇÕES DO CONTRATO NA MATRÍCULA DA COMPANHIA Armação _____ Proprietário_____”. Impresso utilizado de 1921 a 1925.

Os salários diários passam a ser iguais para todas as armações, e têm os seus valores atualizados, assim como os valores das rodadas, que conduziam o peixe às lotas de Sesimbra e de Setúbal. A percentagem do produto da pesca passa de 15% para 20%. Desaparece a referência à venda de peixe das sacadas. O contrato tem também 19 artigos, alguns iguais ao contrato anterior, outros com alterações.

Os primeiros itens desse contrato referem o seguinte em relação aos vencimentos e proventos: os companheiros tinham o salário diário de 1 escudo, os moços o que merecessem e os mandadores o que convencionarem; 20% do produto das pescas colhidas e vendidas; a rodada que fosse à lota de Sesimbra tinha 15% do produto da venda do respetivo peixe; a rodada que conduzisse o peixe à lota de Setúbal tinha também os 15% e cada um dos indivíduos, que a compusesse recebia 1\$50 escudos para comedorias.¹⁶⁸

¹⁶⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

¹⁶⁷ AHM, 313 - DMS, do Nº 34 - PD 1914/15 ao Nº 38 - PD 1920.

¹⁶⁸ AHM, 313 - DMS, do Nº 39 - PD 1921 ao Nº 42 - PD 1924/25.

VII) - Contrato impresso, sem mencionar a tipografia, tendo o cabeçalho como o contrato anterior, “ARMAÇÕES DE PESCA DE SARDINHA NA COSTA DE SESIMBRA - CONDIÇÕES DO CONTRATO NA MATRÍCULA DA COMPANHIA Armação_____ Proprietário_____”. Impresso utilizado no ano de 1926.

Tinha 20 artigos, sendo os 19 primeiros iguais aos do contrato anterior. O último referia que o pessoal tinha mais 2% sobre o produto da pesca, segundo as respetivas contas semanais, importância que seria dividida no fim do ano pela companhia, que a receberia a título de gratificação.¹⁶⁹

Em síntese, os contratos que estiveram em vigor entre 1901 e 1920, apesar das diferenças que foram surgindo em várias cláusulas, tinham uma base comum, os salários diários dos companheiros, que tinham valores de 240 ou 280 réis, função da localização da armação. Em todos esses contratos o pessoal tinha direito a 15% do produto das pescarias vendidas, depois de descontadas diversas despesas. Essa situação vinha já desde 1896, altura em que essa percentagem tinha subido de 10 para 15%.

Grande parte das regras referidas nos contratos sobre os salários dos companheiros, a percentagem sobre o produto da venda do peixe, as rodadas, o quinhão de peixe para alimentação, etc. eram uso antigo e estavam já referidas no Relatório de Baldaque da Silva sobre Sesimbra em 1897.

Em 1921 os salários diários dos companheiros passaram a ser de 1 escudo, iguais para todas as armações. As rodadas que fossem às lotas de Sesimbra e Setúbal passaram a ter direito a 15% do produto da venda do respetivo peixe. A percentagem sobre o produto das pescarias vendidas subiu de 15 para 20%. Situação que se manteve até 1925. No contrato de 1926 o pessoal passou a ter direito a mais 2% sobre o produto da pesca, valor a ser distribuído no fim do ano pela companhia.

Se a subida dos salários diários em 1921 se deveu ao efeito da subida generalizada dos preços, o mesmo não se pode dizer do acréscimo de 1/3, que teve a percentagem do produto da pesca a reverter para as companhias. Situação similar se passou em 1926, com um novo acréscimo de 2% sobre essa percentagem.

¹⁶⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

Em 1922 o número de armações a pescar em Sesimbra baixou abruptamente de 21 para 15, mantendo-se depois essa baixa. Há uma coincidência entre a diminuição do número de armações e a diminuição da percentagem da pesca que revertia para os armadores, ou seja as armações passaram a ser menos rentáveis. Em termos nacionais, em 1922 só existiam 80 das 140 armações de sardinha, que tinham existido em 1910. Com o número crescente de traineiras motorizadas em diversos portos, começou a decadência das armações em Sesimbra, vindo estas mesmo a terminar cinco décadas depois.

Armações com diferentes salários diários

Conforme foi antes referido, até ao ano de 1920 os companheiros tinham diferentes salários diários, 240 ou 280 réis, dependendo da localização da sua armação, situação que não se alterava. Como não se detetou nenhum documento, que discriminasse umas e outras armações, e de forma a se elucidar essa questão, procedeu-se à análise dos contratos referentes a um certo período, no caso de 1901 a 1904, apresentando-se em seguida as respetivas conclusões.

Armações com salários diários de 240 réis

- As 4 armações que se localizavam na baía de Sesimbra (“Remexida”, “Torre”, “Torre Velha” e “Moeda”);
- As 4 armações que ficavam imediatamente a oeste da baía de Sesimbra (“Cavalo”, “Varanda”, “Ilhéu das Gaivotas” e “Burgau”);
- A “Baleeira”, penúltima armação situada mais a oeste de Sesimbra.

Armações com salários diários de 280 réis

- As 6 armações que ficavam a leste da baía de Sesimbra (“Agulha”, “Cova”, “Cabo de Ares”, “Cozinhadouro”, “S. Penedo” e “Risco”);
- As 6 armações que ficavam mais afastadas para oeste de Sesimbra, exceto a armação “Baleeira”, (“Pombeira”, “Baleeira Nova”, “Vale de Covo”, “Forninho”, “Baixas” e “Bolará”).

Refira-se que a armação “Baleeira” ficava perto de uma pequena praia, com o mesmo nome, que dava um razoável abrigo e cujo acesso por terra era permitido com alguma facilidade, contrariamente ao que se passava com quase todas as outras pequenas praias existentes na costa de Sesimbra.

7.3.3 - AS ARMAÇÕES “AGULHA” E “COVA”

Faz-se em seguida referência ao acordo estabelecido em 24 de Junho de 1912, no Ministério da Marinha, entre o concessionário Loureiro & C.^a e os representantes das companhias das suas duas armações “Cova” e “Agulha”.¹⁷⁰

Esse acordo referia que as companhias das armações “Cova” e “Agulha” continuavam de parceria, exceto nos trabalhos de armar e desarmar e nas mudas de redes. Para esses trabalhos, deveria ser destacado da outra armação um quarto da sua companhia, sendo esse pessoal revezado diariamente. Referia ainda, que para os casos de força maior, servia de regulamento o preceituado no artigo 8º das “Condições do Contrato nas matrículas das companhias das armações de pesca de sardinha na costa de Sesimbra”, artigo que foi referenciado anteriormente, quando se abordou o Contrato de 1914.

Por fim, o acordo referia que o gerente dessas armações podia transferir os companheiros de uma para a outra armação, como era uso antigo dessa casa armadora, e podia proceder do mesmo modo, transferindo duma para a outra os companheiros, cuja permanência pudessem produzir conflitos, devendo ter autorização da autoridade marítima, a quem deveria expor os motivos dessa transferência.

Pelo menos até ao ano de 1926, estão em arquivo acordos semelhantes referentes a essas duas armações, fazendo no seu final menção à Delegação Marítima de Sesimbra, em vez do Ministério da Marinha, onde tinha sido assinado esse acordo em 1912.

Não se constatou a existência de acordos semelhantes relativos a outros concessionários que possuíam também várias armações em Sesimbra, que estão referidos no *Quadro 29 - Relação das Armações de Sardinha de Sesimbra*, em apêndice.

7.4 - O PESSOAL DAS ARMAÇÕES

De acordo com os dados apresentados no *Quadro 8 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca - Sesimbra - 1896/1926*, em apêndice, o número médio dos pescadores das

¹⁷⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

armações era de 822, sendo o número médio dos pescadores em Sesimbra de 1.768, o que dá uma percentagem de 46,5%. Essa percentagem ultrapassou os 50% entre 1905 e 1920, com exceção do ano de 1908. Ultrapassou mesmo os 60% nos anos de 1906, 1913 e 1914.

Os números acima mencionados são suficientemente esclarecedores sobre o peso que os pescadores das armações tinham, em relação ao conjunto dos pescadores de Sesimbra. Iremos em seguida fazer referência às informações contidas nas matrículas das armações dos anos de 1916 e 1917, que foram analisadas em pormenor. Iremos também fazer referência aos acidentes de trabalho e ao alojamento das companhias das armações.

7.4.1 - AS MATRICULAS DAS ARMAÇÕES EM 1916 E 1917

Pessoal matriculado nas armações em 1916 e 1917

Foram escolhidos os anos de 1916 e 1917 para se efetuar uma análise mais minuciosa da informação existente nas matrículas das armações

Procedeu-se assim à elaboração de quadros-resumo, contendo a informação existente nas matrículas de todas as armações, referentes a esses dois anos. Esses quadros, que estão em apêndice com a numeração de 26.1 a 26.7, contêm além da informação relativa ao pessoal, informação das embarcações utilizadas, das datas de início e final das matrículas, etc. Procedeu-se em seguida à elaboração do Quadro 26.8 contendo o resumo dos referidos quadros, que está igualmente em apêndice.

Pode-se constatar, que das 2.330 matrículas efetuadas nesses dois anos, 533 correspondiam a matrículas de pessoal fora de Sesimbra, ou seja cerca de 23%. Desse pessoal de fora, 9,6 % era natural de Ílhavo e 3,4% era natural de Lavos, ou seja essas duas povoações abarcavam mais de metade do pessoal, que não era natural de Sesimbra.

Os valores médios matriculados por armação, nas diferentes categorias, eram os seguintes: Mandador de Terra 0,6; Mandador de Mar 1,1; Substitutos 1,2; Moços 5,4; Companheiros 47,3; Maquinista 0,02 (maquinista único que existiu em 1916 na armação “Pombeira”). Será de referir, que havia Mandadores de Terra, que tinham mais do que uma armação a seu cargo, como se infere de alguns dos artigos dos contratos de matrícula.

O número médio de homens matriculados por armação era de 55,5. Porém, esse valor descia para de 45,7, tendo em consideração o pessoal que foi desmatriculado antes de terminar a respetiva matrícula.

A armação “Pombeira” registou no ano de 1916 um total de 98 matrículas, tendo havido 57 desembarques com a matrícula decorrer. No ano de 1917 registou 89 matrículas e 44 desembarques com a matrícula a decorrer. Nesses dois anos, o pessoal que não era natural de Sesimbra, atingiu a percentagem de 61%. Esses valores anormais foram devidos certamente, a essa armação ser pouco apelativa para aí se trabalhar, dado o local desfavorável que ocupava, como mais adiante será melhor detalhado.

Na situação oposta aparecia a armação “Baleeira”, que em 1916 teve só 2 desembarques durante o decorrer da matrícula, sendo todo o pessoal de Sesimbra. Situação similar em 1917 com 4 desembarques e um único pescador que não era natural dessa vila. A armação “Varanda” tinha também uma situação semelhante, com 2 desembarcados em 1916 e 8 em 1917. Nessa armação todos os pescadores eram de Sesimbra em 1916, havendo um único que não era dessa vila no ano de 1917.

Encontra-se em anexo cópia da matrícula da armação “Baleeira Nova” do ano de 1916, cuja informação está resumida no Quadro 26.1. Encontra-se também em anexo a “Folha de Pagamento à Companhia da armação “Baleeira Nova”. Semana nº 21/22 finda em 3 de Junho de 1916”.

Duração das matrículas das diferentes armações - 1916 e 1917

Com base nas datas de início e de final da matrícula, fez-se também o levantamento das armações que estiveram sempre colocadas no mar e das que tendo feito a matrícula em Janeiro, desarmaram no final do Verão.

Refere-se abaixo, começando de oeste para leste, as que estiveram sempre no mar.

- Armações situadas entre o Cabo Espichel e a baía de Sesimbra:

“Vale de Covo”; “Forninho”; “Baixas”; “Bolará”; “Burgau”; “Ilhéu das Gaivota”; “Varanda” e “Cavalo”.

- Armações situadas na baía de Sesimbra:

“Remexida”; “Torre” e “Torre Velha”

- Armações localizadas a leste da baía de Sesimbra:

“Agulha”; “Cova”; “Cozinhadouro” e “S. Penedo”

Pode-se afirmar, que as armações que estiveram sempre posicionadas em 1916 e 1917 foram as que estavam nos locais mais abrigados, incluindo as que estavam na baía de Sesimbra, exceção para a armação “Moeda” situada nessa baía.

Os arrais

Nas matrículas de 1916 e 1917, os arrais estavam incluídos no número total de companheiros. O número médio de arrais por armação era de 9,3, o que correspondia ao número médio das embarcações ao serviço. Nessas matrículas todas as embarcações tinham um arrais atribuído, estando o seu nome registado.

Nem sempre tinha sido assim, alguns anos antes era frequente haver embarcações das armações a navegar sem arrais, como se constata no ofício de 29 de Novembro de 1907 enviado pela Capitania de Setúbal a todas as suas delegações. Nesse ofício se instruía, que nenhuma embarcação podia navegar sem arrais habilitado e que as embarcações das armações precisam também cada uma de ter um arrais. Referia ainda, que quando na companhia não houvesse arrais em número suficiente, a delegação podia então conceder autorização por escrito, àqueles que julgasse habilitados para desempenhar esse cargo, mas somente nas embarcações dessa armação.¹⁷¹

7.4.2 - OS ACIDENTES DE TRABALHO

As “Condições do Contratos nas Matrículas” tinham uma cláusula, que regulamentava o que o pessoal recebia em caso de doença. Porém nada referia relativamente aos acidentes de trabalho.

No “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha” de 1903, essa situação estava contemplada no Art.º 79º, que referia que em caso de acidente de trabalho, se o pescador tivesse que deixar de trabalhar, o concessionário era obrigado a pagar-lhe o salário simples durante a exploração da pesca, enquanto a concessão não caducasse. Se do acidente resultasse a morte, o concessionário tinha que pagar 50% do salário simples à

¹⁷¹ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

viúva ou filhos menores, e na falta destes à mãe ou pai decrepitos, caso carecessem do auxílio. Tal era ordenado pelo chefe do departamento, após a obtenção de documentos comprovativos.¹⁷²

Existem em arquivo diversas participações de acidentes de trabalho ocorridos nas armações após o ano de 1919.¹⁷³ Todas essas participações estão efetuadas em impresso próprio intitulado “Participação de Desastre no Trabalho”, de *A Mundial - Companhia de Seguros*, no qual é referido que aquele modelo é conforme o decreto de 9 de Março de 1918.

A participação feita ao Delegado Marítimo pela entidade patronal referia o salário diário que o trabalhador auferia. Um duplicado da participação era enviado à seguradora. Com frequência, havia uma outra participação também dirigida ao Delegado Marítimo, em impresso da seguradora intitulado “Participação complementar sobre Desastre no Trabalho”, em que esta informava as providências tomadas na sequência do acidente. Faz-se em seguida referência à parte final de uma participação desse tipo.

Participação complementar efetuada por Loureiro & Irmão, na qualidade de agente da *Mundial*, sobre um acidente ocorrido em 6 de Abril de 1923, em que Manuel Rodrigues tinha feito uma ferida contusa no dedo de um pé. Referia também, que o acidente tinha provocado incapacidade temporária absoluta e que tinha chegado a acordo com o sinistrado ficar a cargo da *Mundial* a assistência clínica, hospitalar e medicamentos necessários e ainda o pagamento ao sinistrado em todos os dias úteis da quantia de \$66, igual a 2/3 do seu salário. O pagamento seria efetuado com o prazo não superior a 15 dias da data do sinistro, pelo agente Loureiro & Irmão.¹⁷⁴

A participação acima referida, efetuada em 1923, mencionava o pagamento de 2/3 do salário. Como foi antes referido o “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha” de 1903, determinava que o concessionário era obrigado ao pagamento do salário simples e não 2/3, como a participação acima referia, mas que deverá estar de acordo com a legislação nessa altura, pois tratava-se de uma participação efetuada à autoridade marítima. Não se apurou qual a legislação que fundamentou essa diferença no pagamento.

¹⁷² Regulamento Geral da Pesca da Sardinha. Diário do Governo. Ano 1903. Número 112, 22 de Maio.

¹⁷³ AHM, 313 - DMS, Nº 37 - PD 1918/19; Nº 39 - PD 1921; Nº 41 - PD 1923 e Nº 42 - PD 1924/25.

¹⁷⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 41 - PD 1923.

Será de referir que as *participações de desastres no trabalho* existentes em arquivo, mencionam acidentes de diversos tipos, ocorridos nas diferentes armações de Sesimbra, envolvendo sempre a mesma seguradora e o seu agente naquela vila. Será também de referir, que não foram constatadas quaisquer participações de acidentes de trabalho ocorridos em outras artes de pesca, o que fará crer que os seus pescadores, à época, não gozavam de qualquer proteção desse tipo.

7.4.3 - O ALOJAMENTO DAS COMPANHAS

Armazéns, escritórios e calhaus

Todas as armações tinham os seus armazéns e escritórios na vila de Sesimbra, normalmente com acesso direto para a praia. Havia porém algumas armações, que tinham também armazéns e alojamentos para o pessoal em pequenas praias, que ficavam perto do local onde eram lançadas. Essas instalações, dispersas ao longo da costa e usualmente de difícil acesso por terra, eram designadas por “calhaus”.

No “Mapa Toponímico da Costa Arrábida - Espichel”, com cópia em anexo, estão mencionados 5 calhaus, que em seguida se referem de oeste para leste: Calhau da Mijona (único situado a oeste de Sesimbra); Calhau da Cova (utilizado pelas armações “Cova” e “Agulha”); Calhau do Cozinhadouro; Calhau do Risco e Calhau dos Alhos (que deveria pertencer à armação de Setúbal “Ilhéu dos Alhos”).

Em 23 de Fevereiro de 1916 António da Silva Roquette solicitou autorização para fazer um “calhau” na Praia da Baleeira, situada perto do Cabo Espichel, para uso da sua armação “Pombeira”.¹⁷⁵ Ainda existem vestígios de uma edificação nessa praia, contudo ela não ficou com a designação de “calhau”. Tal pode ter sucedido também noutros casos.

O “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha”, de 1903, veio impor regras respeitantes à higiene dos alojamentos do pessoal. No seu artigo 27º era referido que os proprietários dos aparelhos, mandadores e arrais eram responsáveis pela higiene dos alojamentos das companhias e que a autoridade marítima, quando o julgasse conveniente, deveria solicitar ao respetivo delegado de saúde a visita a esses alojamentos.¹⁷⁶

¹⁷⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

¹⁷⁶ Regulamento Geral da Pesca da Sardinha. Diário do Governo. Ano 1903. Número 112, 22 de Maio.

Nesse sentido, mencione-se o ofício que foi enviado pelo Delegado Marítimo ao Subdelegado de Saúde do concelho de Sesimbra, datado de 31 de Maio de 1912, no qual era referido, que tinha sido pedida àquela delegação, pelo gerente da firma, uma inspeção sanitária aos alojamentos das companhas das armações “Vale de Covo” e “Baleeira”. Como tal, e em cumprimento do artigo 27º do Regulamento da pesca da sardinha, era solicitado o obséquio de indicar o dia em que se poderia proceder à referida inspeção.¹⁷⁷

Embarcações para alojamento das companhas

Houve armações que utilizavam embarcações próprias para alojamento das suas companhas, nos locais onde estavam posicionadas, por se situarem longe de Sesimbra e não lhes ser possível utilizar instalações em terra para esse fim. Foram identificadas nessa situação as armações “Forninho” e “Baleeira Nova”, como em seguida se refere.

Armação “Forninho”

O alojamento das companhas em embarcações posicionadas perto das respetivas armações podia ser origem de conflitos, como se pode constatar pelas comunicações que em seguida se referem.

Em 24 de Janeiro de 1913 o Delegado Marítimo enviou um telegrama ao Departamento Marítimo do Centro, informando que a companha da armação “Forninho” se tinha recusado efetuar a matrícula, na qual constava que iria haver de Maio a Outubro um barco junto àquela armação, como era costume desde há muitos anos. Referia igualmente que os companheiros alegavam não querer estar separados família e que o armador dizia ser indispensável para o interesse de todos a presença do referido barco.¹⁷⁸

O Delegado Marítimo enviou ao Departamento Marítimo do Centro, em 27 de Janeiro de 1913, uma detalhada comunicação, em que mencionava que a companha queria um barco com melhores condições de habitabilidade, das que tinha o barco utilizado anteriormente. Mencionava também as diligências que tinha efetuado junto da gerência da armação, da sua companha e da associação de classe dos marítimos das armações de Sesimbra, para tentar resolver o problema. Por fim mencionava, que se tinha chegado a um acordo com todas as partes. Iria ser utilizada uma embarcação com melhores

¹⁷⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.193.

¹⁷⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.373.

condições do que a usada anteriormente, que seria sujeita a vistoria mandada efetuar pelo Delegado Marítimo, em conformidade com o artigo 27º, já anteriormente referido, do “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha”.¹⁷⁹

Em 6 de Fevereiro de 1913, o Delegado Marítimo enviou nova comunicação ao Departamento Marítimo do Centro, na qual informava que no dia 30 de Janeiro se tinha efetuado a matrícula da companhia da armação “Forninho”, referia também o texto que tinha ficado acordado para o anexo às “Condições do Contrato na Matrícula” dessa armação.¹⁸⁰

Em arquivo, anexo às “Condições do Contrato na Matrícula” para o ano de 1913, encontra-se esse documento referido pelo Delegado Marítimo, que está por ele visado, e que se transcreve em seguida:

«Continuação das condições do contrato na matrícula da armação “Forninho”, da Sociedade Roquette & C^a

Artigo único - Como de costume de muitos anos esta armação Forninho terá de 15 de Junho a 15 de Outubro um barco para resguardo da companhia com as condições que são de uso nestas costas marítimas, o qual retirará da armação só quando o tempo não permita a sua permanência ali.

Sesimbra, 30 de Janeiro de 1913

O Gerente - *Francisco Caldeira Braz*».¹⁸¹

No ano de 1915, anexo às respetivas “Condições do Contrato na Matrícula”, encontra-se um documento assinado pelo gerente da Sociedade Roquette & C^a, que refere que a armação “Forninho” poderia ter, fundeado próximo, um barco para alojamento da companhia onde essa deveria permanecer de dia e noite, sempre que o tempo o permitisse e lhe fosse ordenado.¹⁸²

Foi antes mencionado, que a utilização de uma embarcação para o alojamento da companhia da armação “Forninho” tinha começado muitos anos antes de 1913 e durou pelo menos até 1915. Não foi dado apurar os anos em que tal efetivamente aconteceu, nem o nome das embarcações utilizadas.

¹⁷⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, pp.376-378.

¹⁸⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.387.

¹⁸¹ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

¹⁸² AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

Armação “Baleeira Nova”

Faz-se em seguida referência a algumas comunicações relacionadas com o caíque *Bonfim*, que durante diversos anos serviu de alojamento à companhia da “Baleeira Nova”.

Numa comunicação enviada em 22 de Julho de 1914 ao Delegado Marítimo, pela Sociedade de Pescarias Lisbonense, era solicitado que fossem tomadas providências para se evitar qualquer agressão aos 7 tripulantes, que iriam efetuar a viagem de Setúbal para Sesimbra, trazendo daquela cidade o caíque *Bonfim*, que se achava aí encalhado e que todos os anos se conservava ancorado próximo da armação “Baleeira Nova”, para servir de alojamento da sua companhia.¹⁸³

Em 30 de Agosto de 1917 a Sociedade de Pescarias Lisbonense efetuou um requerimento à Delegação Marítima de Sesimbra, solicitando o registo nessa delegação do caíque *Bonfim*, que essa sociedade tinha adquirido e que estava registado na Capitania do Porto de Lisboa. O requerimento referia também, que esse caíque iria servir de alojamento da companhia da armação “Baleeira Nova” no local dessa armação.¹⁸⁴

De acordo com o “Certificado de registo de propriedade” anexo ao requerimento, o caíque *Bonfim* apresentava as seguintes características: data de registo 13 de Janeiro de 1898; comprimento 15,72 m; boca 4,06 m; pontal 1,54 m; tonelagem 28,49 tons; tripulação máxima 8 homens, tripulação mínima 2 homens.

Anexo às respetivas “Condições do Contrato na Matrícula”, está um documento datado de 22 de Fevereiro de 1922, com o carimbo *Sociedade de Pescarias Lisbonense, Lda - Sesimbra - Telefone nº 1*, assinado pelo gerente, referindo que pertencia à armação “Baleeira Nova” o barco *Bonfim*, que servia para alojamento da companhia no local da armação, quando o tempo o permitia e o gerente o determinasse. Referia igualmente que a sua tripulação era composta por 5 companheiros e 1 arrais, que eram mudados semanalmente entre os companheiros que compunham a referida companhia.¹⁸⁵

Em síntese, o caíque *Bonfim* foi utilizado para alojamento da companhia da “Baleeira Nova” desde alguns anos antes de 1914, até pelo menos 1922. Não foram

¹⁸³ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

¹⁸⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

¹⁸⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

determinadas as datas exatas do início e do fim dessa utilização, nem se foram utilizadas outras embarcações com idêntica finalidade.

7.5 - O CONFLITO QUE OCORREU EM ABRIL DE 1900

Vamos em seguida fazer referência ao conflito ocorrido em Abril de 1900 nas armações de Sesimbra, do qual resultou diversas vítimas mortais.

Iremos começar por referir os acontecimentos de 11 de Abril de 1900, as suas causas e a forma como terminou a greve das armações. Será feita depois referência aos acontecimentos, que terminaram com o levantamento das redes da armação “Agulha”. Serão mencionados diversos documentos das autoridades marítimas, ou que a elas foram dirigidos e que ilustram com clareza o que aí se passou.

O conflito nas armações e os acontecimentos de 11 de Abril de 1900

Na sequência do conflito, que estava alastrando nas armações de Sesimbra há já alguns dias, foi enviado pelo Capitão do Porto de Setúbal, em 11 de Abril de 1900 às 14:40, ao Diretor Geral da Marinha o telegrama urgente que referia o seguinte:

«Conforme participei em nota 420 de ontem em cumprimento telegrama de V. Ex^a ordenei delegado marítimo Sesimbra consentir contrato gente do campo levantar redes armação Agulha quando visse não resultar conflito e quando chegasse Lidador.

Acabo receber telegrama daquele delegado expondo que hoje quando embarcava pessoal para tal trabalho autoridade civil com força infantaria mantinha ordem na praia e mandou levantar marítimos que se tinham deitado na frente das barcas para impedir lançamento mar e como se recusassem mandou fazer fogo depois de prevenção regulamentar havendo 4 vítimas.

Delegado marítimo vendo conflito correu a ordenar suspensão lançamento das barcas mandando recolher “Lidador” proprietário Alípio Loureiro por correr risco em terra.

Delegado receia muita repetição alteração ordem. Mandei suster imediatamente consentimento para levantar armação até nova ordem». ¹⁸⁶

¹⁸⁶ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

No dia 13 de Abril o Comandante do vapor *Lidador* enviou um ofício à Delegação Marítima, informando que Alípio Loureiro proprietário da armação “Agulha”, que se encontrava ainda a bordo desse navio na baía de Sesimbra, tinha declarado que se conformava com o que fosse resolvido por todos os outros armadores, com respeito a percentagens ou salários a pagar às companhas.¹⁸⁷

Em telegrama enviado ao Diretor Geral da Marinha em 14 de Abril, o Capitão do Porto de Setúbal informava, de acordo com o telegrama recebido nesse mesmo dia do Delegado Marítimo de Sesimbra, que os armadores tinham reunido em Lisboa e deliberado dar os 15% requeridos, que todas as companhas tinham retomado o trabalho, exceto as companhas do “Risco”, da “Cova” e da “Agulha”. Referia ainda, que mais tarde, a companhia da “Cova” e nove homens da “Agulha” tinham declarado ao mandador que retomavam o trabalho.

O telegrama informava também, que a autoridade civil tinha fechado no dia anterior a associação dos marítimos e soldados sem resistência, que dos acontecimentos tinham resultado 3 mortos e 4 feridos, sendo um com gravidade, que estava tudo calmo na altura, e que o *Lidador* tinha já seguido para Lisboa com o refugiado a bordo.¹⁸⁸

Em 14 de Abril de 1900 o Capitão do Porto de Setúbal enviou um ofício ao Diretor Geral da Marinha, fazendo um relato completo dos acontecimentos. Transcreve-se em seguida as partes mais relevantes desse extenso e elucidativo relatório:

«As causas que motivaram a greve que ameaça desenvolver-se entre os pescadores da costa de Sesimbra, tem a mesma origem que teve a greve ocorrida nesta cidade, desejando aqueles auferir os mesmos lucros que obtiveram estes, estipulados nas condições impressas, resultantes do acordo a que chegaram com os armadores desta costa. Em 30 do mês findo telegrafava o delegado marítimo naquela vila, que o representante da Sociedade de Pescarias Lisbonense informava que a companhia da armação “S. Penedo”, que se contratara até 31 de Dezembro de 1900 por 10% sobre os lucros da pesca, passava a exigir 15% e que desconfiava querer declarar-se em greve, sendo seguida no

¹⁸⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

¹⁸⁸ Idem.

movimento por outras companhas. Ordenei àquele delegado que procurasse por meios suasórios conciliar os dissidentes, e que se entendesse com a autoridade administrativa, enquanto eu aqui fazia iguais tentativas, falando com os marítimos da associação desta cidade que estão mais ou menos em ligação com idêntica associação daquela vila, e tendo tido também uma conferência com o administrador deste concelho.

Tudo ia em bom caminho, segundo participava o mesmo delegado, serenando a questão com a gente da armação “S. Penedo”, quando nova questão se levantou com o pessoal da armação “Agulha” exigindo os tais 15% não tendo sido possível harmonizá-los, o que deu lugar ao respetivo concessionário querer engajar trabalhadores do campo para levantar as redes, concessão que lhe foi feita com autorização de V. Ex^a, tendo eu comunicado àquele delegado, em 10 do corrente, que anuísse mediante contrato provisório, e só para aquele trabalho, quando visse que não resultariam conflitos, devendo solicitar da autoridade civil a manutenção da ordem em terra, e enviando-lhe daqui o vapor Lidador visto aquela autoridade dizer que lhe faltavam em absoluto elementos no mar para o mesmo fim.

No dia 11 recebi um telegrama do mesmo delegado...o levantamento das redes aludidas não teve mesmo começo, porque quando em terra se propunha o concessionário da armação “Agulha” a fazer lançar ao mar as barcas para tal fim, correu grande quantidade de povo a impedi-lo requisitando a autoridade civil à força de infantaria que tinha feito comparecer, para mandar levantar e retirar da praia os marítimos que se colocaram e deitaram na frente daquelas barcas.

Segundo as informações que obtive, também, do Sr. coronel comandante de infantaria 11, a quem o comandante da força em Sesimbra circunstanciou os factos que lhe diziam respeito, houve a máxima prudência da parte daquele oficial por isso que, fez ver à autoridade civil de Sesimbra o que resultaria da sua insistência para que empregasse a força e além disso, fez todos os esforços, esgotando todos os meios persuasórios junto dos delinquentes, e por último deu algumas descargas com pontarias altas, só para intimidar, não sendo obedecido mas até desacatado com apupos à força. O delegado marítimo vendo o rápido desfecho do conflito com a força militar, correu ao local mandando suspender imediatamente o lançamento ao mar das embarcações para o trabalho que se projetava fazer, e mandou recolher a bordo do vapor “Lidador” o concessionário Loureiro, dono da armação mencionada, por correr risco em terra, o qual, pela sua parte, desistiu também do levantamento das redes que pretendia. O administrador

substituto estava representado por um dos vereadores da câmara municipal, mas regressou àquela vila naquela mesma noite.

Informaram mais, o delegado marítimo e o comandante do vapor “Lidador”, que depois dos factos narrados não tem havido mais alteração alguma em terra ou no mar. O delegado marítimo em telegrama de 5ª feira 12, informa que a companhia da armação “Cova”, pertencente ao mesmo Loureiro, lhe consta ter abandonado o trabalho que não querem continuar por preço algum, o que porém não pode garantir oficialmente; que, precisando bem o número de vítimas... todos daquela localidade, exceto um que é de Ílhavo. Em telegrama de hoje informam-me que continua a haver ordem, ser conveniente aproveitar ocasião para o Lidador ir a Lisboa meter carvão por haver a bordo só 10 toneladas... e além disso conservar a bordo o proprietário Loureiro concorrerá talvez para prolongar a greve...

Em vista do exposto muito conviria que os armadores de Sesimbra se combinassem por uma vez para acabarem com as dissidências em que estão com as respectivas companhias para se pôr termo a uma situação tão inconveniente e prejudicial.

Antes dos factos a que me tenho referido, e de ter sido dada autorização ao concessionário da armação “Agulha” para contratar gente do campo, informou o delegado marítimo, na sua nota nº 96 de 9 do corrente, que aquele individuo tinha assalariado e reunido gente do campo, vindo muitos deles munidos de cacetes com o propósito de baterem nos marítimos se tentassem impedir-lhes o levantamento das redes, mas que, sabedor do caso, fez comparecer na delegação o concessionário e proibiu-lhe expressamente que o fizesse, e foi só mais tarde e depois da autorização superior, que foi permitido o engajamento de nova gente estranha ao mar para tal trabalho.

Estou certo que o delegado marítimo de Sesimbra não podia prever o que sucedeu... Ao proprietário da armação “Agulha”, visto a companhia respetiva se negar ao trabalho, assistia-lhe evidentemente o direito de pôr em terra as suas redes que não podiam continuar no mar abandonadas. Era uma questão de salvação à sua propriedade e a concessão que se lhe fazia tinha exemplo no que se praticou nesta costa em Janeiro do corrente ano, quando houve a greve dos pescadores, permitindo-se aos armadores de Setúbal engajar gente estranha para levantarem os copos das suas armações, o que conseguiram, salvando-se um capital valiosíssimo até com o auxilio que lhes foi prestado pelo comando da canhoeira “Tâmega”.

Pelas informações que tenho, é evidente que a autoridade administrativa estava no pleno direito de se fazer respeitar como lhe competia, tendo sido clara e manifesta a

sublevação que houve contra as suas ordens e o desacato à força pública, que era forçoso fazer-se respeitar, que foi da máxima prudência e que não empregou os meios extremos senão depois de esgotados todos os recursos para manter a ordem.

...Esta capitania tem-se esforçado sempre para fazer cumprir os regulamentos em vigor, e na crise idêntica, que se tem dado em Setúbal desde o princípio do corrente ano com o elemento associativo da classe marítima, tem feito todas as diligências para conciliar patrões e operários do mar e, não careço por certo evidenciar a valiosíssima cooperação das autoridades administrativas...Do delegado marítimo naquela vila cumpre-me dizer que tem sido zeloso e cumpridor dos seus deveres e das ordens que lhe tenho dado.

Não me compete por certo apreciar a resolução da autoridade civil superior, ordenando que fechassem as associações existentes em Sesimbra, como me comunica hoje o delegado marítimo, mas o que somente peço licença para ponderar é que, sendo inegável o direito por lei da existência de tais associações é também evidente que lhes seja coartada a sua ação quando por ventura sirvam de elemento de desordem. Na nota que enviei a V. Ex^a nº 165 de 1 de Fevereiro do corrente ano fazia eu uma referência às associações desta cidade...parecia-me manifesto haver instigações, principalmente de elementos estranhos à classe marítima para que a greve continuasse e tomasse maiores proporções como de facto tomou...É quanto se me oferece relatar em cumprimento das ordens urgentes recebidas». ¹⁸⁹

O levantamento das redes da armação “Agulha”

Apesar de ter ficado resolvida a reivindicação relativa ao aumento para 15% sobre o produto das pescarias vendidas, a ser distribuído às companhas, as redes da armação “Agulha” continuavam ainda no mar.

Assim, o concessionário da referida armação entregou em 18 de Abril de 1900, na 3^a Repartição da Marinha, um requerimento relacionado com o dever que a companha da armação “Cova”, de sua propriedade também, tinha de auxiliar ao levantamento das redes da “Agulha”. Esse requerimento, com uma observação manuscrita dizendo para ser enviado com urgência ao Capitão do Porto de Setúbal, está assinado por Alípio Loureiro,

¹⁸⁹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

tendo por baixo o dizer *corrobamos* e a assinatura de outros seis concessionários das armações de Sesimbra. O seu texto mencionava o seguinte:

«Diz Alípio Loureiro, concessionário dos locais para lançamento das armações de pesca à valenciana denominados “Cova” e “Agulha”, na costa de Sesimbra, que tendo a maior parte da companhia desta armação recusado a aceitar as condições que lhe propunha na respetiva matrícula, ficou por falta de pessoal privado de continuar a pesca por meio da mesma armação.

Nestas circunstâncias resolveu desentralhar o copo do corpo principal da referida armação, para o que mandou que a companhia da outra (Cova) auxiliasse os indivíduos que haviam aceitado a matrícula, conforme a obrigação estabelecida na competente matrícula e pela qual, não é só obrigada a prestar os seus serviços em uma ou em outra dessas armações, como é interessada no produto da pesca de ambas.

Levado por esta razão a procurar o auxílio de braços estranhos, coisa alguma conseguiu com eles, pela oposição e conflito já de todos conhecido e donde resultou para a suplicante a impossibilidade de repetir este contrato extraordinário.

Por isso e porque a suplicante vê em imediato risco de prejuízo total aquele aparelho, vem implorar a Vossa Majestade que pelo ministério competente, sejam dados todo o auxílio e determinações precisas para que se torne efetivo a obrigação da companhia da armação “Cova” prestar o seu concurso no desentralhamento do copo e mais redes do corpo principal da armação “Agulha”». ¹⁹⁰

Questionada a pronunciar-se, a Capitania de Setúbal, em ofício de 19 de Abril enviado à Direção Geral da Marinha, referia que era justa a pretensão do suplicante, solicitando que a companhia da armação “Cova” fosse obrigada a prestar a sua colaboração no levantamento do copo e mais redes da armação “Agulha”, uma vez que era condição nas matrículas das companhias das armações “Cova” e “Agulha”, os companheiros formarem uma parceria marítima, tanto para lucros como para trabalhos das mesmas armações. ¹⁹¹

Referia ainda que, forçando essa companhia a tal serviço era possível que se reacendessem de novo os conflitos e que constava que o respetivo concessionário tinha

¹⁹⁰ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

¹⁹¹ Idem.

resolvido, bem como os outros armadores, que não ia aumentar os 5% como estava prometido. Por último referia ainda, que constava também extraoficialmente, que a companhia da “Cova” dizia que essa parceria só vigorava, quando as companhias das duas armações estavam completas.

Em 23 de Abril o Capitão do Porto de Setúbal informou por telegrama o Diretor Geral da Marinha, que o Delegado Marítimo de Sesimbra tinha informado que constava, que a armação “Cova” de Alílio Loureiro ia abandonar também os trabalhos. Mas que tanto no mar como em terra reinava a completa ordem. Referia ainda, que receava mandar o *Trafaria* com gente armada render o *Lidador*, enquanto ele ia a Lisboa meter carvão, porque precisa de reparar o veio hélice que dava fortes pancadas.¹⁹²

Em resposta, o Diretor Geral da Marinha enviou um telegrama em 24 de Abril, dando as seguintes instruções:

«Urgente - Sobre requerimento de Alípio Loureiro lançou hoje S. Ex^a o ministro o seguinte despacho que deve ser executado por V. Ex^a Recomenda-se ao Capitão do porto de Setúbal que vá a Sesimbra e procure por meios suasórios fazer ver que as companhias da Cova e Agulha, em virtude do seu contrato de matrícula, têm o dever de se coadjuvarem nos trabalhos, quer duma, quer doutra armação e que portanto devem prestar-se aos trabalhos de levantamento do copo da armação Agulha, independentemente de estarem ou não completas as referidas companhias. Havendo porém recusa, não deve fazer intervir a força nem violentar as companhias, informando de tudo o que se passar».¹⁹³

Em 25 de Abril o adjunto do Capitão do Porto de Setúbal enviou um telegrama ao Delegado Marítimo, informando que ia chegar nesse dia a Sesimbra às 10 horas da manhã no *Lidador*, solicitando que logo que fundeasse o Delegado fosse a bordo e que avisasse de imediato as companhias da “Cova” e da “Agulha” que ele lhes queria falar.¹⁹⁴

No dia 25 de Abril de 1900 às 15h 30m foi enviado para a Direção Geral da Marinha o seguinte telegrama: «Regresso a Setúbal deixando companhias Agulha e Cova no propósito de se auxiliarem mutuamente nos trabalhos. Adjunto da capitania de

¹⁹² AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ Idem.

Setúbal»¹⁹⁵. Em comunicação mais detalhada, que enviou no dia seguinte, informou que tinha ido a Sesimbra de trem, devido às más condições do tempo.¹⁹⁶

Os problemas ficaram resolvidos, nessa altura, conforme é confirmado em 26 de Maio de 1900 pelo Capitão do Porto de Setúbal em ofício que enviou à Direção Geral da Marinha, no qual abordava diversos assuntos relacionados com o serviço de polícia e de fiscalização da pesca efetuados pelos vapores *Lidador* e *Trafaria*, sendo referido, que este último ali não era necessário, sobretudo porque tinha cessado a greve dos pescadores e havia um relativo sossego nos trabalhos da pesca.¹⁹⁷

Observações relativas aos acontecimentos

Baldaque da Silva, no relatório de 1897, referia que até ao final de 1896 o pessoal das armações recebia 10% sobre o produto bruto da venda do peixe deduzidas as despesas de reboque, rodada, imposto do pescado e vendagem, e que a partir de Janeiro de 1897 tinha passado a receber 15%, conservando-se a anterior percentagem para as armações da zona de Setúbal. Esse aumento tinha sido devido às exigências das companhias.¹⁹⁸

No relato dos acontecimentos, que o Capitão do Porto de Setúbal efetuou ao Diretor Geral da Marinha em 14 de Abril de 1900, era referido que a companhia da armação “S. Penedo”, que tinha efetuado contrato até 31 de Dezembro de 1900 por 10% sobre os lucros da pesca, passava a exigir 15%, e que se desconfiava que iria declarar greve.¹⁹⁹

No espaço de 3 anos os armadores tinham conseguido reverter a seu favor essa percentagem, passando-a para os 10%. Não será pois de admirar que os ânimos se tenham exaltado e que, do braço de ferro entre as companhias e os armadores, tenha resultado 3 mortos e 4 feridos, fruto do mais grave conflito laboral que ocorreu em Sesimbra.

No relato feito pelo Capitão do Porto de Setúbal em 14 de Abril, este referia que antes de lhe ter sido dada autorização para contratar gente alheia ao mar, o concessionário da “Agulha” tinha assalariado e reunido gente do campo, e que muitos deles tinham ido

¹⁹⁵ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

¹⁹⁶ Idem.

¹⁹⁷ Idem.

¹⁹⁸ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897. António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, p.36.

¹⁹⁹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

munidos de cacetes com o propósito de baterem nos marítimos se eles tentassem impedir-lhes o levantamento das redes, mas que o Delegado lhe tinha proibido expressamente que o fizesse.²⁰⁰ Tal procedimento indiciava, que o concessionário poderia ser tentado de novo a utilizar a força para atingir os seus intentos, não olhando a meios.

No ofício enviado à Direção Geral da Marinha em 19 de Abril de 1900 o referido capitão do porto mencionava, que constava que o concessionário tinha resolvido, assim como os outros armadores, que não ia aumentar os 5% como prometido.²⁰¹ Tal não se verificou, pois pouco tempo depois o conflito terminou. Por outro lado no contrato com as condições estabelecidas na matrícula para o ano de 1901, está mencionado claramente que essa percentagem era de 15%.

Os acontecimentos foram referidos com base em informação da época, produzida pelas autoridades marítimas, que foram também parte interveniente. Em outras fontes consultadas, que corroboram o relato efetuado, são referidos outros dados, grande parte baseados na imprensa da época, como seja, os nomes das vítimas (nenhuma pertencente à armação “Agulha”), o nome do oficial que comandou os 30 homens de Infantaria 11 presentes no local, que Alípio Loureiro era à época o Presidente da Câmara de Sesimbra e ainda que era consenso geral que nenhum dos populares presentes estava armado.²⁰²

Na altura de se efetuar as matrículas das armações, normalmente no início do ano, era frequente haver conflitos entre os armadores e as companhas, que degeneravam muitas vezes em greves, sendo as autoridades marítimas chamadas a fazer cumprir as leis e a ordem, e também com frequência a mediar os conflitos. Era usual a presença de um navio de guerra nas águas de Sesimbra, se havia indícios de conflitualidade, como forma de dissuasão e de auxílio à autoridade marítima local, se necessário.

O Capitão do Porto Setúbal no seu relato de 14 de Abril referia também, que a canhoeira *Tâmega* tinha prestado auxílio no levantamento dos corpos das armações de Setúbal.²⁰³ Situação similar se passou em Sesimbra, anos mais tarde. No ofício de 25 de Fevereiro de 1924 enviado à Delegação Marítima, o Comandante do contratorpedeiro

²⁰⁰ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

²⁰¹ Idem.

²⁰² Belarmina Maria Sousa Vieira, *As Elites e as Classes Populares em Sesimbra, 1890-1926*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2008, pp.92-97.

²⁰³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 919 1900.

Vouga dava conhecimento, que no dia 23 tinha começado a ser levantada por praças daquele navio a armação de sardinha “Varanda”, que no dia 24 nada se tinha feito devido ao mar, e que nesse dia o navio havia fundeado às 8 horas para continuar o serviço.²⁰⁴

Era também referido pelo Capitão do Porto na mesma comunicação, que tinha feito todas as diligências para conciliar patrões e operários do mar. Essa era efetivamente, a relação que existia entre os companheiros e donos das armações, que investiam um elevado capital, que não eram pescadores, nem a grande maioria, deles era descendente, e que queriam rentabilizar o seu capital, tal como se de uma fábrica se tratasse. Contrariamente aos donos da grande maioria das outras artes, que eram eles próprios pescadores e labutavam todos os dias ao lado do seu pessoal.

7.6 - AS ARMAÇÕES “POMBEIRA” E “ANGRA DO ESPICHEL”

Faz-se em seguida referência às armações, que estiveram posicionadas mais perto do Cabo Espichel, em locais bastante desabrigados. A armação “Pombeira” na costa de Sesimbra, que esteve concessionada em dois períodos distintos, de 1898 a 1906 e de 1915 a 1921, e a armação “Angra do Espichel” posicionada a norte desse cabo, que esteve concessionada entre 1906 e 1910.

A armação “Pombeira” 1898/1906

Em 3 de Agosto de 1899 Augusto Carlos Silva, concessionário da armação “Pombeira”, efetuou um requerimento solicitando uma deslocação da sua armação, para ficar em local mais abrigado relativamente às fortes correntes existentes perto do Cabo Espichel.²⁰⁵ Referia que no ano anterior, tinha lançado uma armação de sardinha nos termos do regulamento de 18 de Maio de 1893 e que a mesma tinha sido levantada totalmente, havia poucos dias, para concerto das redes, reparação dos cabos e limpeza dos ferros, indo a mesma ser colocada de novo no mar, após as beneficiações.

Referia, que era penoso ver-se obrigado a lançar a armação no mesmo local, onde violentas e consecutivas correntes de água danificavam todo o aparelho, levando-lhe

²⁰⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 42 - PD 1924/25.

²⁰⁵ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 917 1899.

importantes peças, provocando graves prejuízos e no qual a sua companha desanimava por ver o local tão frequentado de peixe, que poucas vezes podia colher por estar a armação frequentemente mergulhada, obedecendo às correntes de água.

Argumentava, que existiam entre a barra do Sado e o Cabo Espichel 25 armações de sardinha, que guardavam diferentes distâncias entre si como 560, 650, 690, 700 ou 750 metros e que em 1889 o concessionário da “Lagosteira”, e mais recentemente também o concessionário da “Lapa de Santa Margarida”, tinham requerido desvios para oeste dos locais concedidos e para menores distâncias das armações adjacentes, o que lhes tinha sido deferido.

Animado por esse deferimento e ainda porque a “Pombeira” era armação de corpo simples, solicitava que lhe fosse concedido um desvio para o local a “Baralha”, cuja vacatura tinha dado lugar ao pedido da “Pombeira”, e que ficaria sempre a ser a última armação a oeste da “Baleeira”, à distância de 700 metros dela e sem prejuízo para outrem. Não podia pedir desvio diferente, superior ou inferior, porque era pedregoso o fundo, para leste e para oeste do local a “Baralha” onde antes aí tinha estado uma armação. Juntava uma carta, que tinha assinalada as diferentes armações e as distâncias entre elas.

Encontra-se em anexo, designada por *Carta da Arrábida ao Cabo Espichel - Mudança de local da Armação Pombeira*, cópia dessa carta. Nela se pode ver que a “Pombeira” estava posicionada a 1.250 metros da armação “Baleeira”, estando também assinalada a posição requerida, que ficava a 700 metros dessa armação. Nessa carta está assinalado o Santuário do Cabo Espichel, o Farol e a Estação Semafórica, esta última representada por um retângulo com uma seta no seu canto superior direito.

A Comissão Central de Pescarias, no seu parecer de 14 de Agosto de 1899, referiu que a concessão da “Pombeira” estava posicionada a 1.250 metros da armação mais próxima, logo superior aos 1.000 metros a que obrigava o Regulamento de 18 de Maio de 1893, que estava ainda em vigor. Contudo era sensível aos argumentos do requerente, concordando com eles.²⁰⁶ Será de notar que esse regulamento, neste caso concreto, não diferia da Portaria de 16 de Janeiro de 1889, que foi anteriormente referida.

²⁰⁶ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 917 1899.

Em 19 de Agosto de 1899 a Direção Geral da Marinha - 3ª Repartição, com base no parecer da Comissão Central de Pescarias, concedeu provisoriamente autorização à armação “Pombeira”, para efetuar essa deslocação de 550 metros para leste.²⁰⁷

De acordo com a *Estatística das Pescas*, a “Pombeira” foi a armação que teve menor volume de vendas em 1899, sendo esse valor somente 2.293\$080.²⁰⁸ O valor médio das vendas de todas as armações, nesse ano, foi de 7.202\$843. Situações análogas verificaram-se nos anos seguintes.

No “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha”, em anexo, estava referido que as armações eram obrigadas a estar lançadas por completo e em condições de poderem pescar, em cada ano civil, durante pelo menos 120 dias.²⁰⁹ No ano de 1903 a “Pombeira” faltou-lhe 25 dias para completar esse tempo, tendo porém requerido a renovação da licença, argumentando com a localização desfavorável que ocupava.

A Comissão Central de Pescarias no seu parecer de 23 de Dezembro de 1903 referia, que a “Pombeira” era a armação da costa de Sesimbra que mais próxima se encontrava do Cabo Espichel, e por isso era a mais prejudicada pelo mar que ali se levantava, a ponto de nunca poder estar em exploração mais de 7 meses, como tal, era de parecer, que com essa armação se tinha dado um dos casos de força maior previstos no artigo 23º do regulamento, e que por isso poderia ser deferido o requerimento de Silva & Commandita, sendo-lhe relevada a falta em que tinha incorrido e renovada a concessão.²¹⁰

Em 1906 a armação “Pombeira” não foi lançada, tendo caducado a sua concessão, como é referido no ofício da Delegação Marítima à Capitania de Setúbal, de 19 de Setembro de 1906, onde se invocava o art.º 52 do regulamento antes referido.²¹¹

As *Estatística das Pescas*, de 1907 a 1915, referem que o local da “Pombeira” não esteve concessionado. O número de armações em Sesimbra passou a ser de 20, nesse período, em vez de 21 como era habitual.

²⁰⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 917 1899.

²⁰⁸ 2.293\$080 = 2.293.080 Réis.

²⁰⁹ Regulamento Geral da Pesca da Sardinha. Diário do Governo. Ano 1903. Nº 112, 22 de Maio, art.º 52.

²¹⁰ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 926 1903/04.

²¹¹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 932 1906/07.

A armação “Pombeira” 1915/1921

Em 6 de Novembro de 1915 foi efetuada nova concessão do local da “Pombeira” à Sociedade de Pesca Cabo Espichel, Limitada.²¹² O concessionário efetuou em seguida diversas diligências, que abaixo se referem, com o objetivo de providenciar os locais para armazenar os equipamentos e alojar a respetiva companhia.

Em 2 de Fevereiro de 1916 António Silva Roquette, proprietário, residente em Sesimbra, enviou à Delegação Marítima um requerimento pedindo autorização para construir um arraial para a armação “Pombeira”, de acordo com a planta que anexava.²¹³

Solicitava assim, que lhe fosse permitido fazer um desaterro a fim de poder construir uma casa para alojamento da companhia e arrecadação do material e construir uma rampa para a praia, semelhante a todas as outras que existiam, a fim de poder recolher as embarcações no dito arraial quando houvesse vendaval. Tal era indispensável, porque nessas ocasiões a praia era invadida pelo mar, não podendo aí permanecer embarcações.

De acordo com a planta, o arraial confinava a oeste com a Estação do Salva-vidas, que tinha uma rampa até à linha das meias marés e a leste com o Estaleiro dos Pólvoras, que tinha uma rampa até à linha dos preia-mares de águas vivas, tal como a rampa solicitada. O terreno tinha cerca 35 m de largura por 35 m de profundidade, estendendo-se contudo por detrás do estaleiro dos Pólvoras e por detrás da Estação do Salva-vidas, onde estava representada a casa para a companhia ocupando uma área de cerca de 170 m². Estava assinalada, na parte de trás do arraial, a “Linha do Telefone do Forte do Cavalo”.

Em 23 de Fevereiro, o concessionário enviou um novo requerimento à Delegação Marítima, referindo que necessitava construir um calhau para abrigo das embarcações e alojamento da companhia da armação “Pombeira”, semelhante a muitos outros que se encontravam naquela costa, o que era indispensável pela grande distância a que a armação ficava de Sesimbra. Solicita assim a respetiva autorização, e anexava uma planta da praia

²¹² *Estatística das Pescas*, ano de 1917, p.215.

²¹³ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

da Baleeira, na qual estava assinalada a casa a construir e as outras estruturas (ponte, muralha e doca) para abrigar as embarcações.²¹⁴

Em 4 de Maio de 1916 a Capitania de Setúbal informou a Delegação Marítima, que tinha sido deferido em 28 de Abril, o requerimento de António Silva Roquete, em que este pedia para lançar um segundo corpo na rabeira da sua armação “Pombeira”.²¹⁵

No ano de 1921 a “Pombeira, não cumpriu os 120 dias, tempo mínimo em que devia ter estado lançada no mar e em condições de poder pescar, em conformidade com o art.º 52º do “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha” de 14 de Maio de 1903, tendo por isso caducado a concessão do referido local, conforme está referido no ofício de 22 de Dezembro de 1921, enviado pela Capitania de Setúbal à Delegação Marítima de Sesimbra.²¹⁶

Desde pelo menos 1890, que existiam 21 armações de sardinha em Sesimbra, exceção para o período compreendido entre 1907 e 1915 em que esse número se reduziu para 20 devido a não estar concessionado o local da “Pombeira”. Esse número reduziu-se abruptamente para 15 no ano de 1922, não recuperando depois, devido à perda de rentabilidade das armações. A armação “Pombeira” estando num local pouco favorável teve assim que encerrar a sua atividade.

A armação “Angra do Espichel” 1906/1910

Augusto Carlos Silva, concessionário ainda da “Pombeira”, armação que não tinha lançado nesse ano, motivo pelo qual perdeu essa concessão, solicitou em 25 de Junho de 1906 a concessão dum novo local na costa oeste, perto da Angra do Cabo Espichel, para aí lançar uma armação de sardinha. Menciona-se em seguida o texto desse requerimento:

«A firma comercial Silva & Commandita, com sede em Sesimbra, requereu nos termos do respetivo regulamento, vistoria ao local a que propôs o nome de “Angra do Espichel”, na enseada de Angra de Nossa Senhora do Cabo Espichel, pelo través do porto

²¹⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

²¹⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

²¹⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 39 - PD 1921.

dos Lagosteiros, para lançamento de uma armação, simples, à valenciana para pesca da sardinha.

Efetuiu-se a vistoria no dia 26 de Maio último e considerou a respetiva comissão o local apto para nele ser lançado todo o aparelho em fundo de areia, boa profundidade e muito à terra da linha da navegação.

A esta prestará ainda auxilio a armação com o farol a que é obrigada por lei concorrendo assim para que os navios se desviem das baixas, que mais para o sul, fora da linha da armação, existem na ponta do cabo.

À navegação costeira em nada prejudica porque a rabeira não liga com a rocha e é segura por uma âncora na profundidade de 16 a 18 braças em frente do porto dos Lagosteiros. A rabeira terá 400 metros.

Este porto tem servido de salvação a muitos pescadores em perigo sem gente que lhes valha e agora muito mais lhes servirá tendo a companhia da armação para os auxiliar e armazéns para se abrigarem.

Acresce a circunstância do benefício à classe piscatória de Sesimbra e alguma de Setúbal que, na época calmosa, vai pescar com aparelhos de anzol e covos, na referida enseada, ao norte do cabo, e que, com ou sem peixe, tem de dobrar o cabo procurando a grande distância como Sesimbra e Baleeira o abrigo de noite.

A suplicante junta certidão do termo de vistoria e recibo do depósito de quinhentos mil réis ordenado na lei.

Não junta a planta do aparelho por não dar-se a hipótese prevista no artigo 14 do Regulamento de 14 de Maio de 1903; assim como não junta o traslado da escritura constitutiva da sociedade e respetivos documentos por se acharem junto ao processo da concessão do local a “Pombeira”, na costa de Sesimbra, local que a suplicante teve que deixar de explorar no presente ano por motivo de grandes e sucessivos prejuízos anteriores.

Por isso requer e Pede mui respeitosamente a Vossa Majestade a Graça da concessão nos termos do citado regulamento, para o lançamento duma armação valenciana, simples, no referido local “Angra do Espichel”, que em tudo satisfará a lei».²¹⁷

A vistoria tinha sido efetuada em 26 de Maio de 1906 com o apoio do rebocador *Bérrio*, que tinha fundeado em 20 braças de profundidade, tendo o porto dos Lagosteiros

²¹⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 931 1906.

pelo través, no local que tinha sido indicado por Augusto Carlos Silva, que se achava presente.²¹⁸

No auto de vistoria estão descritos em pormenor as condições do local, do fundo e do posicionamento feito com ângulos horizontais aos seguintes pontos conspícuos: Mastro Semafórico, Farol, Igreja da Nossa Senhora do Cabo, Moinho dos Cabeços e Penedo. A comissão de vistoria era constituída pelo comandante do “Bérrio” 1º Tenente Guilherme Ivens Ferraz, como presidente, pelo 2º Sargento Francisco dos Santos, como escrivão e como peritos por parte do requerente, os pescadores Diogo Agostinho e Francisco Aniceto, tendo Francisco dos Santos assinado o auto a rogo deles.²¹⁹

Em 23 de Julho de 1906 foi autorizada a concessão do local, conforme é referido em ofício da Direção Geral da Marinha - 3ª Repartição, na sequência do parecer emitido pela Comissão Central de Pescarias em 12 de Junho.²²⁰

O parecer da referida comissão mencionava, que a comissão de vistoria, as comissões local e do departamento e as autoridades marítimas, entendiam não haver inconveniente em deferir a pretensão e que colocada na carta a posição, definida pelas distâncias angulares que constavam no termo de vistoria, ela ficava a 1.300 m da terra, não prejudicando a navegação, mesmo de quem cruzando o Cabo do Espichel se dirigisse à barra de Lisboa. Assim a Comissão Central de Pescarias, embora fosse de opinião que uma armação não poderia aguentar-se naquele local, que era completamente desabrigado dos ventos reinantes, era de parecer que se poderia deferir a pretensão da requerente, não sendo permitido quaisquer desvios para sul ou para o mar para não afetar a navegação.²²¹

Em 1907, o concessionário não conseguiu cumprir a obrigatoriedade de ter a armação lançada no mar e em condições de pescar, pelo menos durante 120 dias, como previsto no art.º 52º do “Regulamento Geral da Pesca da Sardinha” de 14 de Maio de 1903. Requereu então a renovação da concessão para o ano de 1908 ao abrigo do art.º 23º do mesmo regulamento, argumentando caso de força maior. Menciona-se em seguida os vários argumentos invocados por Augusto Carlos Silva, no requerimento que efetuou em 30 de Novembro de 1907, solicitando essa renovação da concessão:

²¹⁸ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 931 1906.

²¹⁹ Idem.

²²⁰ Idem.

²²¹ Idem.

«Foi concedido em Julho do ano próximo findo o local denominado “Angra do Espichel” ao norte do Cabo Espichel, para lançamento de uma armação da sardinha... e não lançou a armação no mesmo ano por ser muito o material do aparelho a construir.

Acresce a circunstância de ter a suplicante de fazer no respetivo porto as necessárias obras para limpeza da praia dos lagosteiros, de dois grandes barracões para o material, tanques para alcatrão, e varadouro das embarcações, além duma estrada que comunica com a macadame do Espichel.

Foram dispendiosas e demoradas tais obras e por isso só no dia 21 de Agosto do corrente ano pode a suplicante começar o lançamento que ficou concluído no dia 29 do mesmo mês...Assim esperava a suplicante poder cumprir o disposto no art.º 52 e quando pretendia conduzir a companhia à capitania do porto para conclusão da matrícula foi este serviço interrompido pelo mau tempo que sobreveio de forma que em poucos dias pescou somente para alimentação da companhia e não mais pode esta abandonar o aparelho porque continuou o mau tempo até que nos dias 28 e 29 de Setembro obedeceu o aparelho ao grande temporal e correntes de água afundando a camara e mercaços.

Desde então têm sido contínuos os vendavais e chuvas naquela costa, com muito pequenos interregnos, dificultando os esforços empregados para suspender todo o aparelho; debalde foram prestados auxílios pelo vapor de pesca “Colombo” porque sempre sobreveio vendaval nas vezes ali idas.

Aguarda a suplicante a boa ocasião de bonança para diligenciar nos mesmos trabalhos sob o risco de avultadas despesas além dos grandes prejuízos já sofridos por falta de receita e esta não motivada por falta de peixe, porque este é muito frequente naquela costa.

Não cumpriu nem pode o suplicante cumprir, no corrente ano, o disposto no art.º 52 do referido regulamento por dar-se o caso de força maior previsto no art.º 23.

Requer pois...renovação de concessão ou autorização para o lançamento da armação no próximo ano de 1908».²²²

No seu parecer de 23 de Dezembro de 1907, a Comissão Central de Pescarias foi de opinião que poderia ser considerado um caso de força maior, e como tal deu o parecer favorável à renovação da concessão para o ano de 1908, não deixando porém de reafirmar que era de opinião, que uma armação não poderia aguentar-se naquele local, por ficar

²²² AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 934 1907/08.

completamente desabrigada dos ventos dominantes. Assim, em 9 de Janeiro de 1908, o Diretor Geral oficiou o Departamento Marítimo do Centro de ter sido deferido o requerimento solicitando a renovação da concessão para o ano de 1908.²²³

No ano seguinte, o concessionário não conseguiu cumprir de novo o mínimo de dias em que a armação tinha que estar no mar e em condições de pescar. Em 19 de Dezembro de 1908 entregou novo requerimento a solicitar a renovação da concessão para 1909. Depois invocar diversos argumentos refere ainda o seguinte:

«Acresce a circunstância de se ter afundado a armação no ano próximo passado em consequência de violento e demorado vendaval, que obrigou a suplicante a despedir grande parte da companhia para alívio das grandes despesas, aguardando a época calmosa para proceder ao levantamento de cabos, ferros e boias porque das redes era total o prejuízo em consequência da morosidade.

Era manifesta a necessidade de adquirir segundo aparelho e aumento das redes para então contratar companhia por completo (45 homens) e proceder ao levantamento da armação que está no fundo, ao lançamento da adquirida de novo e continuar na beneficiação daquela para ficar com material de sobejo para reforço. O que tudo dependia de grande aumento de capital que só agora a suplicante pôde conseguir e por isso não requereu há mais tempo como agora requer... conceder-lhe permissão para a exploração no próximo ano de 1909».²²⁴

Em 4 de Janeiro de 1909 o Diretor Geral comunicou ao Departamento Marítimo do Centro, que o Ministro tinha concedido à firma Silva & Commandita a renovação da concessão para 1909, do local “Angra do Espichel” ao norte do referido cabo.²²⁵

Após novo incumprimento no ano seguinte, o gerente da armação entregou em 30 de Novembro de 1909 um requerimento a solicitar a renovação da concessão, referindo que tinha concluído diversos trabalhos, exceto o levantamento do aparelho afundado, serviço que ia proceder brevemente, requeria assim que lhe fosse concedida a permissão para continuar a explorar o local, ficando sujeito às prescrições legais que se obrigava a

²²³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 934 1907/08.

²²⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 938 1909/10.

²²⁵ Idem.

cumprir, incluindo efetuar qualquer depósito sujeito a perda, no caso de não fazer o lançamento da armação em 1910.²²⁶

Em 8 de Janeiro de 1910 o Diretor Geral comunicou ao Departamento Marítimo do Centro, que o Ministro da Marinha e Ultramar tinha concedido a renovação da concessão para o ano de 1910, fazendo notar que essa concessão deveria ser considerada caduca, caso o concessionário não efetuasse o lançamento da armação nesse ano.²²⁷

Efetivamente tal veio a acontecer, fazendo o concessionário novo requerimento em 30 de Novembro de 1910, solicitando a renovação, argumentando motivos de saúde do sócio gerente, para não ter sido lançada a armação nem levantados os cabos, correntes e ferros ainda no mar, solicitando ainda a oportunidade de poder recuperar dos grandes prejuízos, que tinha tido entre 1898 e 1905 na exploração do local da “Pombeira”.²²⁸

Em 14 de Dezembro de 1910 o Diretor Geral comunicou ao Departamento Marítimo do Centro, que o Ministro da Marinha e Colónias tinha indeferido o requerimento para a renovação da concessão.²²⁹

Será de realçar que aquela zona, a norte do Cabo Espichel, estava dependente da Capitania do Porto de Lisboa, dado todo o processo ter por aí transitado e nunca pela Capitania de Setúbal ou Delegação Marítima de Sesimbra. De igual forma, nas *Estatística das Pescas*, o local “Angra do Espichel” está como pertencente a essa capitania, sendo o local referido como vago entre os anos de 1911 e 1925.

Apesar de licenciada pelas autoridades marítimas de Lisboa, não haverá dúvida alguma que, quer em termos de pessoal quer em termos logísticos, essa armação era uma armação de Sesimbra. Na prática foi a armação localizada na Pombeira, que não tendo aí sucesso pelas adversas condições do mar, tentou tê-lo num local ainda mais adverso, onde o peixe era porém abundante. Essa armação poderá ser assim considerada a vigésima segunda armação de Sesimbra, armação que nunca chegou a vender peixe em lota.

²²⁶ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 938 1909/10.

²²⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 940 1910.

²²⁸ Idem.

²²⁹ Idem.

8 - AUTORIDADES E INSTITUIÇÕES DO ESTADO EM SESIMBRA

Neste capítulo, iremos fazer referência às principais entidades do Estado que estavam presentes em Sesimbra e a alguns acontecimentos com elas relacionadas.

Antes de mais, será de referir a figura do Administrador do Concelho, que era o delegado do Governo Central no concelho de Sesimbra. A existência desse magistrado administrativo junto de cada concelho em Portugal ocorreu entre os anos de 1835 e 1937, assim essa autoridade esteve sempre presente em Sesimbra, no período em estudo, sendo frequente a sua intervenção em situações de conflito ou de alteração da ordem pública.

Será feita referência à Câmara Municipal, à Alfândega e à Guarda-Fiscal a ela associada, à Guarda Nacional Republicana, à Delegação Marítima, aos faróis da zona de Sesimbra, ao Semáforo do Cabo Espichel e às redes telegráfica e telefónica. Havia outras entidades do Estado, assim como várias instituições de carácter social, cultural, recreativo, religioso e de beneficência, que não serão abordadas no presente trabalho.

8.1 - A CÂMARA MUNICIPAL

A atividade marítima e piscatória teve um reflexo direto na forma como a vila de Sesimbra organizou o seu espaço e se desenvolveu ao longo do tempo. Por sua vez, a localização dos diferentes espaços, habitações, comércio, oficinas, autoridades, estaleiros navais, armazéns de pesca, lota, etc., influíram também nessa atividade.

Estão em anexo algumas cartas e mapas da costa de Sesimbra, mencionadas ao longo do trabalho, relevantes para a compreensão da atividade piscatória que aí se desenvolvia. De igual forma, são apresentadas em anexo cópia de duas plantas da vila de Sesimbra, pertencentes à coleção cartográfica desse município.

Uma planta de 1905 e uma outra de 1929. Nelas se pode verificar como era a urbe na época, assim como a evolução que teve nesse período. Na planta de 1929, está igualmente assinalada a via marginal, ainda por construir a oeste da Fortaleza, a *Via Mar e Sol*, que se prolongava até à zona do futuro porto de abrigo. Assinaladas também as rampas previstas de acesso à praia e as edificações a demolir.

Havia com frequência contactos entre a Câmara Municipal de Sesimbra e a Delegação Marítima relativos a vários assuntos, normalmente relacionados com a atividade marítima. Faremos seguidamente referência a alguns desses contactos.

Serão depois referidos os motins que ocorreram em Fevereiro de 1889, que tiveram como palco os Paços do Concelho. Por último, será feita referência ao quebramar na Angra a oeste da baía, cuja construção por iniciativa da Câmara se iniciou em 1921, mas que o mar rapidamente se encarregou de inutilizar.

Contactos com a Delegação Marítima

A Câmara Municipal de Sesimbra cobrava o imposto de 1% sobre o rendimento do pescado vendido nas lotas de mar e terra, de acordo com o ofício que enviou à Delegação Marítima, em 28 de Outubro de 1916. No mesmo informava também, em resposta àquela delegação, que cobrava taxas sobre o terreno municipal junto à praia da vila, onde existiam algumas barracas, e ainda que havia uma postura municipal sobre praias, cães e embarcações, cuja cópia remetia àquela entidade.²³⁰

Assuntos relativos à praia e às zonas circundantes requeriam muitas vezes a colaboração entre aquelas duas entidades, como foi o caso do ofício enviado à Delegação Marítima em 10 de Julho de 1925, no qual a Câmara Municipal informava que a Comissão Executiva daquela Câmara, em sessão do dia 3, tinha deliberado ordenar maior fiscalização na limpeza das rampas e escoadouros que conduziam à praia, tendo em consideração as providências reclamadas por aquela delegação. Solicitava por sua vez o auxílio contra o abuso diário de se abandonar peixe e restos de peixe na praia, de tal forma, que da ação conjugada resultasse a limpeza pretendida.²³¹

Era também requerida a colaboração do município para o fornecimento de água aos navios da Armada. No ofício enviado ao Presidente da Câmara Municipal de Sesimbra, em 21 de Julho de 1915, o Delegado Marítimo referia que os navios de guerra surtos naquela baía necessitavam de fazer aguada. Era pois solicitado à Câmara Municipal as providências necessárias ao seu fornecimento. Informava ainda, que a embarcação de

²³⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

²³¹ AHM, 313 - DMS, Nº 42 - PD 1924/25.

bordo iria fazer a aguada logo de manhã, das 6 até às 7 horas, para aproveitar a calma dessa altura do dia.²³²

Em ofício enviado ao Comando da Escola Prática de Torpedos e Eletricidade, em 31 de Julho de 1915, o Delegado Marítimo referia, que a Câmara Municipal de Sesimbra tinha enviado o recibo, passado em nome da delegação, da água fornecida aos navios surtos naquela baía no mês de Julho, vapor *Vulcano* e pontão *Lagos*, no valor de 1\$60. Importância, que tinha sido já paga pela delegação. Solicitava informação se o referido recibo deveria ser passado em nome daquele Comando, ou do vapor *Vulcano*.²³³

Verificou-se a necessidade da Delegação Marítima de Sesimbra ter um edifício próprio, que albergasse os serviços da repartição e que permitisse alojar o pessoal aí deslocado. Serão adiante referidos alguns acontecimentos, relacionados com a cedência de um terreno pela Câmara Municipal, para a construção do referido edifício.

Os motins de Fevereiro de 1889

Iremos fazer em seguida referência aos motins que ocorreram em 14 de Fevereiro de 1889, quando se procedia nos paços do concelho ao sorteio dos mancebos recenseados para o exército e para a marinha.

Em 1887 e 1888 tinha entrado em vigor nova legislação relativa ao recrutamento dos mancebos para o serviço militar, que penalizava gravemente os pescadores, que passaram a ser sorteados também para o exército, quando até essa altura o eram só para a marinha. Tal facto, juntamente com a alegada viciação do sorteio, com vista a isentar do serviço militar alguns mancebos apadrinhados por pessoas influentes daquela vila, conduziu ao início de graves tumultos em Sesimbra. Participaram nesses acontecimentos a Comissão de Recenseamento Militar, os mancebos sujeitos às sortes, um elevado número de populares, superior a mil pessoas segundo alguns relatos e uma força da Guarda-Fiscal sediada na vila, constituída por 8 praças, 1 cabo e 1 sargento.²³⁴

²³² AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.450.

²³³ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.454.

²³⁴ Belarmina Maria Sousa Vieira, *As Elites e as Classes Populares em Sesimbra, 1890-1926*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2008, pp.84-85.

O relato dos acontecimentos, tal como foi apurado e constava do despacho de pronúncia do Tribunal de Almada, efetuado alguns meses depois, foi publicado no jornal de Lisboa “*A Tarde*” em 3 de Junho de 1889. Faz-se em seguida a transcrição da parte mais significativa desse documento:

«Mostra-se pelos autos, no dia 14 de Fevereiro último, por cerca das onze horas, quando a comissão de recenseamento militar de Sesimbra, assistida pelo respetivo administrador, procedia nos paços do concelho ao sorteio de mancebos recenseados para o exército e marinha, seja porque naquela vila seja mal aceite a disposição da lei vigente que obriga a um duplo sorteio os mancebos recenseados para a marinha, seja porque na véspera do referido dia tivesse ocorrido naquela vila a noticia de que o administrador do concelho tentava viciar o sorteio no intuito de isentar do serviço militar um seu parente, cuja isenção se esforçara debalde conseguir perante a respetiva junta de inspeção; seja porque aquele magistrado, apenas os mancebos e mais populares que assistiam ao sorteio começaram a protestar contra a referida disposição da lei, logo os ameaçou com a cadeia, e menos prudentemente com a força armada que estava estacionada em Sesimbra no limitadíssimo número de cerca de oito praças;

Seja, dizemos, por todos ou por qualquer daqueles motivos, é certo que terminado o sorteio da freguesia do Castelo, redobram os protestos, tendo o presidente de interromper a sessão por meia hora, e sendo o edifício evacuado pela força que acudiu, em número de oito praças, e por ordem do administrador.

Foi então que os mancebos e mais populares, ajuntando-se tumultuariamente na praça fronteira aos referidos paços do concelho, administração e repartição da fazenda, começaram por apedrejar as janelas daqueles edificios, injuriando e ameaçando o administrador e membros da referida comissão; tocando os sinos a rebate e cortando o fio telegráfico, forçaram a entrada dos referidos edificios, ferindo dois militares e quebrando a carabina dum e entrando ali destruíram e lançaram para a praça todos os móveis de importante valor e os respetivos arquivos, terminando por queimar tudo no meio da praça, conseguindo a custo os membros da comissão, o administrador e ainda a força armada pôr-se a salvamento».²³⁵

²³⁵ AMS, Jornal “*A Tarde*” publicado em Lisboa em 3 de Junho de 1889.

O despacho de pronúncia continuava, mencionando os nomes dos 40 réus, entre os quais se encontrava uma mulher, referindo depois que os mesmos tinham praticado os crimes de sedição e fogo posto, puníveis na forma dos artigos 179 § 3º e 463 nº 1 do código penal, e como tal ficavam iniciados e sem fiança.²³⁶

Na sequência do motim, chegaram a Sesimbra nos dias 15 e 16 de Fevereiro perto de 200 soldados de Caçadores 2 e 5, de Lisboa, destacadas para pôr fim ao conflito. Chegaram também 35 polícias e 3 cabos da 2ª Divisão policial de Lisboa para levantar os autos. No dia 16 chegou a Sesimbra o Juiz de Direito da Comarca de Almada, e os seus escrivães. No dia 19 o Ministro da Guerra autorizou que os detidos ficassem no Castelo de Sesimbra, por não haver condições na cadeia de Almada para tão elevado número, enquanto os autos de corpo de delito fossem levantados. O julgamento prolongou-se por dois dias, sendo no final todos os réus ilibados e postos em liberdade.²³⁷

Os factos mencionados no final da instrução do processo, que apontavam para a hipótese do Administrador do Concelho ter tentado viciar o sorteio e também para a sua imprudência, ameaçando os populares com a cadeia e com a força armada, logo que começaram a protestar contra a lei que obrigava os mancebos a um duplo sorteio, para a marinha e para o exército, devem ter certamente pesado na decisão do juiz ao ilibar os réus, mesmo tendo estes provocado ferimentos em dois militares e graves prejuízos com a destruição de móveis, arquivos e outros bens.

Refira-se ainda, que foi chamada a intervir a Guarda-Fiscal, nem outra força militar existia em Sesimbra à época. Essa força estava sediada na vila após 20 de Setembro de 1886, como mais adiante é referido e tinha de acordo com o seu regulamento orgânico, como função também prestar o auxílio que lhe fosse solicitado pelas autoridades competentes, para a manutenção da ordem e segurança pública, ou para qualquer outra diligência policial, que pudesse ser desempenhada dentro da sua circunscrição fiscal.²³⁸

²³⁶ AMS, Jornal “A Tarde” publicado em Lisboa em 3 de Junho de 1889.

²³⁷ Belarmina Maria Sousa Vieira, *As Elites e as Classes Populares em Sesimbra, 1890-1926*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2008, pp. 86-88.

²³⁸ Guarda-Fiscal, *Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, Boletim da GF Nº 1, p.2. (AHGMR).

O molhe dos anos 1920

Na década de 1920 foi construído um pequeno quebra-mar para servir de porto de abrigo na Angra de Sesimbra. Relativo a esse assunto, refere-se em seguida parte do artigo intitulado “O Porto de Sesimbra” datado de 5 de Fevereiro de 2016.

«Iniciativas no Século 19:

A aspiração de Sesimbra por um porto de abrigo é antiga. A sua Câmara Municipal, na reunião de 18 de Setembro de 1890, aprovou uma Representação, dirigida ao Rei, em que lhe solicitava que: “se digne mandar proceder aos precisos estudos, e depois às necessárias obras, para que no extremo poente da praia desta vila, se faça um porto de abrigo para embarcações (...) O porto de abrigo é tão necessário e indispensável quanto é certo que, numa costa como a desta vila, nenhum recurso há para o salvamento de vidas e de embarcações - resultando daqui gravíssimas consequências, como é obvio”.

Era nessa altura presidente da Câmara o armador Alípio Loureiro. Não é por isso de estranhar que, no ano seguinte, o engenheiro Adolfo Loureiro, que era seu primo, tenha elaborado uma planta para um porto de abrigo no local apontado pela Câmara.

Esta foi a primeira de inúmeras petições que os sesimbrenses fizeram, para que fosse construído um porto de abrigo na sua baía. Uma nova petição, em Abril de 1896, levou o Governo, através duma Portaria de 30 de Abril de 1896, a mandar estudar um pequeno abrigo, projeto que estava pronto em 5 de Agosto do mesmo ano.

É provável que seja este o projeto que Adolfo Loureiro reproduziu na sua magna obra, Portos Marítimos de Portugal (de 1909).

O molhe dos anos 1920:

A iniciativa de construção do porto só volta a ter novo impulso no período da Primeira República, e muito pela iniciativa de Joaquim Brandão, dado o seu prestígio junto do Governo. O ministro António Granjo visitou Sesimbra, em Agosto de 1921, a convite das autoridades locais, acompanhado do Sr. engenheiro Claro da Rica, que não aprovou o plano do seu colega Adolfo Loureiro, mandando fazer outro. A obra teve então início, mas logo em Novembro desse ano, um vendaval destrói parte do molhe; reforçou-se a estrutura, mas em Janeiro de 1922 o mar provoca novos danos.

Interromperam-se as obras para a realização de novos estudos; em 1923 consolidaram-se as obras já executadas e retomou-se a construção, mas dos 180 metros

previstos, só se construíram 70 metros; em 1925, novos temporais quebraram o molhe em cinco partes, e a obra foi abandonada. A partir daí, a pouco e pouco, a malfadada muralha foi sendo destruída pelas vagas».²³⁹

Foram constatadas duas pequenas comunicações dirigidas ao Delegado Marítimo, relacionadas com a construção desse primitivo porto de abrigo na Angra de Sesimbra.

Em 2 de Março de 1921, o Chefe do Farol do Forte do Cavalo comunicou ao Delegado Marítimo, que o encarregado das obras do Porto de Abrigo que iria principiar a ser construído, o Sr. José Maria Esteves, já tinha feito conduzir uma porção de madeira e telha a fim de construir uma barraca encostada exteriormente à muralha daquele farol e como o mesmo não lhe tinha dado nenhum documento com a autorização para o fazer, estava por isso a comunicar àquela repartição o sucedido, de forma a livrar qualquer responsabilidade que lhe fosse imputada.²⁴⁰

Em 21 de Maio de 1921 o Delegado Marítimo recebeu um ofício do Presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Sesimbra, Abel Gomes Pólvora, no qual era solicitado a sua comparência no dia seguinte, dia 22 de Maio, pelas 14 horas, para acompanhar o Deputado Tavares de Carvalho, o Engenheiro Claro da Rica e o seu adjunto, desde os Paços do Concelho até às obras do Porto de Abrigo.²⁴¹

Refira-se, que a carta de navegação “Costa Oeste de Portugal entre o Cabo da Roca e o Cabo de Sines” de 1928 com cópia em anexo, na parte relativa à “Enseada de Sesimbra”, tem assinalada na Angra os restos do quebra-mar acima mencionado. Refira-se ainda, que só em 1931 foi providenciada a ligação rodoviária dessa angra à vila de Sesimbra.²⁴²

²³⁹ João Augusto Aldeia, *O Porto de Sesimbra*, Sesimbra-Identidade-Memória Museu Virtual, 5/02/2016.

²⁴⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 39 - PD 1921.

²⁴¹ Idem.

²⁴² CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, *Akra Barbarion, Sesimbra Cultura e Património*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, Junho de 2015, p.63.

8.2 - A ALFÂNDEGA E A GUARDA-FISCAL

De forma a se conhecer o que se passou em Sesimbra, será feita inicialmente referência à criação do corpo da Guarda-Fiscal em 1885 e seus objetivos, bem como às forças que a antecederam. Será referida a ligação entre a Alfândega e essas forças ao seu serviço. Serão igualmente referidas algumas normas relativas aos barcos de pesca.

Será feita depois referência à estrutura da Guarda-Fiscal em Sesimbra, ao Posto de Despacho da Alfândega nessa vila e ainda ao relacionamento entre a Guarda-Fiscal e a Delegação Marítima de Sesimbra.

1861/1885 - Guardas da Alfândega

Com o Decreto de 20 de Dezembro de 1861, o Governo presidido pelo Duque de Loulé, criou o “Corpo de Guardas da Alfândega Municipal de Lisboa”.²⁴³

Em vários Decretos de 7 de Dezembro de 1864, foi extinta a “administração especial do pescado” e os seus serviços foram incorporados nas alfândegas do reino. O legislador antevia a “criação de um só corpo de guardas”, que considerava “o mais conveniente”, mas não o podendo realizar, decretou a concentração do serviço de fiscalização, “em grandes grupos, ajustando-o com a distribuição das alfândegas”. As alfândegas foram assim divididas em marítima e da raia, sendo criado para o seu serviço externo, um “Corpo de Guardas das Alfândegas”. Nesse corpo, ficou incorporado o “Corpo de Guardas da Alfândega de Lisboa”. Foi igualmente criada uma “Esquadilha de Fiscalização” e um “Serviço de Escaleres”.²⁴⁴

1885 - Criação do Corpo da Guarda-Fiscal

Após algumas alterações legislativas, foi criado pelo Decreto nº 4, de 17 de Setembro de 1885 o corpo da Guarda-Fiscal. Esse corpo militar estava subordinado diretamente ao Ministro dos Negócios da Fazenda, e era destinado exclusivamente ao

²⁴³ Pedro Ribeiro dos Santos, *Génese e Estrutura da Guarda-Fiscal, Ensaio Histórico*, Edição Comemorativa do 1º Centenário da Guarda-Fiscal, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1985, p.71.

²⁴⁴ *Ibidem*, p.73.

serviço da fiscalização terrestre e marítima, dos impostos e rendimentos públicos, cuja administração, cobrança e arrecadação estava confiada à administração geral das alfândegas e contribuições indiretas. Tinha um total de 4.827 homens.²⁴⁵

Refere-se em seguida algumas partes mais relevantes do “Regulamento Orgânico do Corpo da Guarda-Fiscal” publicado pelo Decreto nº 4 de 17 de Setembro de 1885.

«Capítulo I - Constituição e composição do corpo:...Art.º 2 - O corpo da guarda-fiscal está imediatamente subordinado ao ministro dos negócios da fazenda, e tem especialmente a seu cargo, em conformidade com as leis e regulamentos fiscais: 1º Evitar, descobrir e reprimir o contrabando e descaminhos aos direitos, e as transgressões dos preceitos fiscais; 2º A guarda e polícia dos edificios das alfândegas, repartições fiscais e correspondentes armazéns, em conformidade com as ordens e instruções dos respectivos chefes; 3º Prestar, com autorização superior, o auxílio, que lhe for solicitado pelas autoridades competentes, para a manutenção da ordem e segurança pública, ou para qualquer diligência do serviço policial, que possa ser desempenhado dentro da circunscrição fiscal;...Art.º 5 - O serviço sedentário é especialmente o que é exercido nas secretarias, nas repartições fiscais, nos postos habilitados a despacho, nos quartéis e outras estações da mesma natureza...».²⁴⁶

Barcos de Pesca / Normas da Alfândega

Na Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1886 estavam mencionados diversos aspetos legais relativos aos barcos de pesca, relacionados com a licença de pesca, interdição de transporte de carga e procedimentos em porto quando transportassem pescarias.²⁴⁷ Faz-se em seguida referência a esses aspetos legais.

Os barcos de pesca não podiam exercer a sua indústria sem licença da alfândega, a qual podia ser concedida sem a apresentação da matrícula feita na capitania do porto.

²⁴⁵ Pedro Ribeiro dos Santos, *Génese e Estrutura da Guarda-Fiscal, Ensaio Histórico*, Edição Comemorativa do 1º Centenário da Guarda-Fiscal, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1985, pp.91-92.

²⁴⁶ Arquivo Histórico da Guarda Nacional Republicana (em diante AHGNR), *Guarda-Fiscal, Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, Boletim da GF Nº 1, p.2.

²⁴⁷ AHGNR, *Guarda-Fiscal, Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, Índice p.17.

As licenças e as matrículas deviam ser apresentadas, sempre que tal fosse exigido pelos empregados fiscais.

Os barcos de pesca não podiam ser usados no transporte de carga, e quando transportassem pescaria salgada recebida de depósitos de terra, eram para todos os efeitos considerados como barcos de cabotagem. Quando conduzissem pescaria não lhes era permitido, a não ser em caso de força maior devidamente comprovado, atracar a terra em lugar onde não houvesse posto fiscal encarregado da cobrança do respetivo imposto, nem comunicar com outras embarcações desde que entrassem a barra até que fundeassem.

A força da Guarda-Fiscal existente em Sesimbra

Foi já referido que a Guarda-Fiscal foi criada pelo Decreto nº 4, de 17 de Setembro de 1885. Algum tempo depois foi criada a sua estrutura em Sesimbra.

Menciona-se em seguida diversos aspetos relativos à estrutura da Guarda-Fiscal, aquando da sua instalação em Sesimbra no ano de 1886.

- Chefe de secção - O chefe da secção de 2ª classe, adido, com a graduação de alferes, Lourenço de Athaide e Mello.²⁴⁸

- Quadro da distribuição do pessoal por companhias, distritos e secções na área dos respetivos batalhões / Tabela nº 1 - Secção de Sesimbra:

Companhias: 1 Chefe de secção; 1 segundo-sargento; 2 primeiros-cabos; 2 segundos-cabos; 14 soldados; Secção de cavalaria: 1 Soldado; Total 21.²⁴⁹

- Designação e classificação dos postos fiscais e sua distribuição pelas companhias, distritos e secções dos respetivos batalhões / Tabela nº 3:

Batalhão nº 1; 2ª Companhia; Distrito: 2º Terrestre de Lisboa; Secção de Sesimbra; Postos habilitados a despacho: Praia de Sesimbra, Costa da Caparica; Postos de vigia e registo: Arrábida, Azoia; Postos de ronda volante: A pé:---; A cavalo: Lagoa d'Albufeira.²⁵⁰

²⁴⁸ AHGMR, Guarda-Fiscal, *Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, Boletim da GF Nº 17, portaria de 16 de Agosto de 1886, p.883.

²⁴⁹ AHGMR, Guarda-Fiscal, *Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, Boletim da GF Nº 17, portaria de 20 de Setembro de 1886, p.867.

²⁵⁰ AHGMR, Guarda-Fiscal, *Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887, Boletim da GF Nº 17, portaria de 20 de Setembro de 1886, p.875.

Foi havendo diversas alterações ao longo do tempo. Em 1918 a força que estava estacionada na Secção de Sesimbra era composta por 17 homens comandados por um primeiro-sargento e já não havia aí soldados de cavalaria. Essa Secção de Sesimbra fazia então parte então da 6ª Companhia com sede em Cacilhas, pertencente ao Batalhão nº 1 sediado em Lisboa.²⁵¹

Em 1922 a força da Guarda-Fiscal existente em Sesimbra era constituída por 27 homens comandados também por um primeiro-sargento.²⁵²

Sesimbra /Alfândega e Guarda-Fiscal

Em de 12 de Junho de 1861, o recém-empossado Delegado Marítimo de Sesimbra enviou um ofício ao Diretor da Alfândega desse porto, solicitando uma cópia das matrículas de todas as embarcações e nomes dos respetivos pescadores.²⁵³ Não foi determinada a altura em que começou a existir alfândega no porto de Sesimbra, ela é seguramente muito anterior à data antes referida.

A Guarda-Fiscal deverá ter ficado colocada logo desde o início, em 1886, na fortaleza da vila. Não foi possível confirmar se essa fortaleza, que tinha deixado de ter guarnição militar em meados do século XIX,²⁵⁴ já tinha servido anteriormente para acomodar a alfândega ou as forças que antecederam a Guarda-Fiscal.

Apesar de independentes, a repartição da Alfândega e a Guarda-Fiscal estavam intimamente ligadas. Em Sesimbra a Guarda-Fiscal era habitualmente comandada por um oficial ou por um sargento, que era em termos hierárquicos também o comandante do pessoal afeto ao posto alfandegário. O chefe desse posto era habitualmente um sargento ou um cabo.

²⁵¹ AHGMR, Guarda-Fiscal, *Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1918*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919, Boletim da GF Nº 3, p.189.

²⁵² AHGMR, Guarda-Fiscal, *Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1922*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1923, Boletim da GF Nº 4, p.259.

²⁵³ AHM, 313 - DMS, Nº 94 - RCE 1861/67, nº6 1861.

²⁵⁴ SESIMBRA, *Enquadramento histórico*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, (<https://www.sesimbra.pt/1281>), [23.02.2024].

O Posto de Despacho da Alfândega em Sesimbra

A licença de pesca era emitida anualmente pelo posto de despacho alfandegário. Apresenta-se em anexo cópia da “Licença de Barco de Pesca” Nº 161, ano de 1904, que refere que o barco nº 140 denominado *Virgínia 1ª* cujo dono era Manuel Justino Gardim e mestre António Ribeiro, tinha pago a quantia de 325 réis. No final está referido: Alfândega de Lisboa Delegação de Sesimbra em 6 de Maio de 1904. O Carimbo que apresenta menciona *Alfândega de Lisboa - Posto de Despacho 1ª Classe - Sesimbra*.

Normalmente era o Chefe do Posto de Despacho quem substituíva interinamente o Delegado Marítimo, quando este tinha que se ausentar ou mesmo quando deixava de exercer a função, até à chegada do novo delegado.

Em 13 de Junho de 1918 o Delegado Marítimo de Sesimbra, Daniel Augusto Exposto 2º Tenente Auxiliar, comunicou à Capitania de Setúbal, que tinha tomado posse do cargo de delegado marítimo naquela localidade, o qual lhe tinha sido entregue pelo 1º Cabo nº109 da Guarda-Fiscal Joaquim António Gomes, Chefe do Posto de Despacho naquela vila.²⁵⁵

Refira-se que a substituição interina do Delegado Marítimo por um cabo não era habitual. Quando o Chefe do Posto Alfandegário tinha essa patente, era o Comandante da Guarda-Fiscal, um oficial ou um sargento, quem assegurava essa substituição.

O Posto Alfandegário tinha uma embarcação a remos ao seu serviço, que a Delegação Marítima recorria quando necessário, como adiante será melhor referido. Os seus remadores, muito possivelmente de fora de Sesimbra, tinham alojamento na Fortaleza, onde ficava o referido posto, como se depreende da comunicação abaixo.

Em 10 de Setembro de 1920, o Delegado Marítimo recebeu um ofício do Chefe do Posto de Despacho de Sesimbra, em que este referia que tinha sido pedida no mês de Janeiro pelo Delegado Marítimo a casa que servia de quartel aos remadores dependentes daquela repartição, a fim de ali serem alojadas umas praças da Armada por uns 15 ou 20 dias, e como já tinham decorrido cerca de 7 meses e fosse também necessária a referida

²⁵⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 110 - RCE 1917/19, p.364.

casa, que servia igualmente de arrecadação daquele Posto de Despacho, vinha assim solicitar que providenciasse para que a chave da aludida casa lhe fosse entregue.²⁵⁶

Quando havia mercadorias para descarregar em outras zonas da costa, as respetivas embarcações tinham que passar previamente por Sesimbra, para aí efetuarem os procedimentos alfandegários, que envolviam também um despachante.

A comunicação enviada à Capitania de Setúbal, em 22 de Março de 1917, pelo Delegado Marítimo referia que o iate *Novo Futuro* tinha entrado na baía de Sesimbra no dia 3, e que depois da visita da alfândega, que tinha levado os papéis de bordo para terra, tinha largado para o local da “Baleeira” uma hora depois, afim de aí descarregar material. Com o temporal que tinha havido, essa embarcação tinha ido para Setúbal ou para o Portinho da Arrábida, voltando àquela baía somente no dia 18, tendo o despachante dado os papéis, por julgar desembaraçado com o visto de saída na matrícula, não verificando como costumava, devido ao espaço de tempo que se tinha passado. O dito despachante solicitava, caso fosse possível, a devolução da matrícula, a fim de serem apostos os selos respetivos. Era ainda referido, que havia instruções para os mestres irem à Delegação entregar os respetivos papéis, o que esse mestre não tinha efetuado.²⁵⁷

Sesimbra / Guarda-Fiscal e Delegação Marítima

São referidas várias situações na presente dissertação, que espelham o relacionamento entre a autoridade marítima em Sesimbra e a força da Guarda-Fiscal existente naquela vila. Grande parte das vezes esses contactos tinham a ver com situações de rotina, como o que abaixo se refere.

Em 26 de Fevereiro de 1917 o Delegado Marítimo comunicou à Capitania de Setúbal, que a secção da Guarda-Fiscal daquela localidade tinha entregado naquela delegação duas boias encontradas por dois soldados do posto da Lagoa de Albufeira na respetiva área, arrojadas à praia. As boias, que se encontravam depositados na delegação, tinham a forma de ferradura, estavam pintadas com faixas brancas e vermelhas, estando uma delas já rasgada.²⁵⁸

²⁵⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

²⁵⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.386.

²⁵⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.362.

A Seção de Sesimbra da Guarda-Fiscal costumava ter 2 a 3 dezenas de efetivos, algumas vezes menos, mas que se espalhavam por diferentes locais, como foi anteriormente referido. Pela dispersão dos locais que fiscalizavam, davam conta de situações, que de outra forma passariam despercebidas às autoridades marítimas. As relações entre essas instituições, com diferentes objetivos e atribuições, nem sempre eram muito cordiais como denota a situação que abaixo se refere.

Em 24 de Agosto de 1922, foi enviado pelo Delegado Marítimo um ofício ao Comandante da Guarda-Fiscal de Sesimbra, com a Participação de Ocorrência efetuada pelo Cabo do Mar José Augusto Santos, que referia o seguinte:

«Participo a V. Ex^a que no dia 24 de Agosto de 1922 e para fins convenientes, constar-me que uma parceria da armação “Bolará”, vendeu contra o estipulado nas condições do contrato de matrícula, uma porção de peixe na importância de (quarenta e dois escudos) 42\$00, a cuja venda assistiu a guarda-fiscal, sem que tomasse o nome de quem o vendeu, indo este em seguida participar verbalmente, ao gerente da armação o sucedido, não participando também à autoridade marítima como lhe competia.

Estando os dois cabos do mar na praia, no exercício das suas funções, é de estranhar que não lhes fosse denunciado o ocorrido, para procedimento, conforme está superiormente determinado às praças da guarda-fiscal, prestar auxílio coadjuvando o serviço que está cometido à Delegação Marítima se Sesimbra, resultando deste procedimento quebra de disciplina entre os marítimos da localidade, para com a autoridade marítima, que assim se vê desautorizada».²⁵⁹

O Comandante da Seção Fiscal enviou ao Delegado Marítimo um ofício no mesmo dia, referindo que devolvia a queixa que este lhe tinha enviado junto com o seu ofício, que iria proceder às necessárias averiguações e que posteriormente delas o informaria.²⁶⁰

No dia seguinte, 25 de Agosto 1922, enviou novo ofício ao Delegado Marítimo, em que referia que, em aditamento ao ofício do dia anterior, lhe cumpria informar que nas arguições feitas na participação, dada pelo cabo do mar, contra praças daquela secção,

²⁵⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

²⁶⁰ Idem.

não encontrava fundamento algum para procedimento disciplinar contra a praça que tinha assistido à lota do peixe, objecto da queixa, pois que, ela não tinha deixado de cumprir o seu único dever, que era, assegurar a cobrança do imposto do pescado.²⁶¹

8.3 - A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

Ao contrário da Guarda-Fiscal, que tinha uma relação direta com a pesca e com as atividades marítimas, a Guarda Nacional Republicana - GNR, sendo também uma força militar, tinha porém uma função policial e de segurança das pessoas e bens, tendo por isso um distanciamento maior relativamente à atividade marítima em si.

Faz-se em seguida referência às forças que estiveram na origem da Guarda Nacional Republicana e aos diplomas normativos, que as criaram:²⁶²

- Guarda Municipal de Lisboa criada por Decreto de 3 de Julho de 1834;
- Guarda Municipais de Lisboa e Porto, reunidas por Decreto de 24 de Dezembro de 1868;
- Guarda Republicana criada por Decreto de 12 de Outubro de 1910;
- Guarda Nacional Republicana, organizada por Decreto de 3 de Maio de 1911.

Na altura da sua criação, a Guarda Nacional Republicana estava dimensionada só para as cidades de Lisboa e do Porto, tendo necessitado de algum tempo para se reorganizar e aumentar os efetivos. Assim, só 7 anos após a sua criação, em 1918 é que essa força militar se instalou em Sesimbra.

Antes da presença da GNR, quando era necessário a intervenção de uma força militar em Sesimbra, as autoridades recorriam a forças do exército, como aconteceu em 11 de Abril de 1900, em que tinham sido destacados para aquela vila 30 soldados de Infantaria 11 de Setúbal, que na sequência dos acontecimentos acabaram por disparar contra populares na praia, do que resultou 3 mortos e 4 feridos, como já antes referido. Não há referência à intervenção da Guarda-Fiscal durante esses acontecimentos.

²⁶¹ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

²⁶² AHGNR, Guarda Nacional Republicana, *Anuário Referido a 31 de Dezembro de 1925*, Tipografia da G.N.R., Comandantes Gerais.

Nos motins de 14 de Fevereiro de 1889, estiveram presentes militares da Guarda-Fiscal, instalada em Sesimbra havia só 3 anos, que na altura não conseguiram controlar a situação dado o seu número reduzido, com apenas 8 praças. Nos dias seguintes foram destacados para essa vila 200 militares de Caçadores 2 e 5, além de forças policiais também de Lisboa. As autoridades não tinham previsto a ocorrência de motins no sorteio dos mancebos para o exército e marinha, não tendo por isso providenciado a presença de tropas na vila. Só assim se compreende ter sido utilizada a Guarda-Fiscal nessa situação.

Será de referir, que houve também polícia em Sesimbra antes de 1918, cujos contornos não foram investigados. Em Dezembro de 1903, aquando das operações de socorro à canoa *União 1ª*, que serão mais adiante detalhadas, é feita referência ao polícia civil de Lisboa nº 370 Moniz, que tinha doado roupas aos tripulantes dessa embarcação.²⁶³

De igual forma em Setembro de 1906, num ofício relacionada com o fornecimento de peixe ao arrais Manuel José Coito pela armação “Agulha” é a certa altura mencionado pelo Delegado marítimo, que sindicando da queixa desse arrais, tinha sabido que a questão tinha tido lugar no arraial de uma festa, no centro da vila, onde se encontrava a polícia e a autoridade administrativa, que tinham tido conhecimento desse facto.²⁶⁴

Estrutura da GNR em Sesimbra

Menciona-se em seguida a estrutura que a Guarda Nacional Republicana teve na vila de Sesimbra, entre os anos de 1918 e 1927:

- O Posto da GNR de Sesimbra foi instalado em 12 de Setembro de 1918 pertencente à Secção de Setúbal, da 4ª Companhia, do Batalhão nº 3 sediado em Évora;²⁶⁵
- Em Agosto de 1920, o Posto de Sesimbra passou a ter um efetivo de 10 militares, constituído por um 1º cabo e quatro soldados de cavalaria e um 2º cabo e quatro soldados de infantaria;²⁶⁶

²⁶³ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 926 1903/04, ofício de 14/12/1903 da DMS à CPS.

²⁶⁴ AHM, Doc. Avulsa: Pescarias, Cx. 932 1906/07, ofício de 14/09/1906 da DMS à CPS.

²⁶⁵ AHG NR, Ordem Geral do Comando Geral (em diante OGCG) Nº 50, 19.09.1918.

²⁶⁶ AHG NR, OGCG Nº 42, 10/08/1920.

- No final de 1922 o Posto de Sesimbra tinha 13 militares. Um 1º cabo e oito praças de infantaria e quatro praças de cavalaria. O posto pertencia então à Secção de Almada, da 5ª Companhia sediada no Barreiro, do Batalhão nº 7 com sede em Évora;²⁶⁷

- Em 1925 o Posto de Sesimbra continuava a ter o mesmo número de efetivos;

- Em 1926 a GNR deixou de estar presente em Sesimbra, de acordo com um ofício enviado ao General Comandante Geral da Guarda Nacional Republicana, pelo Governador Civil do Distrito de Lisboa, em 25 de Setembro de 1926,

Esse ofício referia, que enviava junto um ofício que lhe tinha sido dirigido pelo Administrador do concelho de Sesimbra, fazendo várias considerações acerca do Decreto 12.253, de 4 desse mês, que mandava retirar a força da GNR daquela vila, que era considerada indispensável pelo referido administrador;²⁶⁸

- Na nota de serviço de 25/07/1927, existente em arquivo, está referido que em 19 de Julho de 1927 tinha sido instalado o Posto de Sesimbra, pertencente à 1ª Companhia do Batalhão Nº 3, sediado em Setúbal.²⁶⁹ O referido posto tinha 13 militares, sendo um 1º cabo, oito praças de infantaria e quatro praças de cavalaria.²⁷⁰

8.4 - A DELEGAÇÃO MARÍTIMA

A Delegação Marítima de Sesimbra esteve sempre subordinada à Capitania do Porto de Setúbal, que por sua vez estava subordinada ao Departamento Marítimo do Centro / Capitania do Lisboa. Era inicialmente designada por 3ª Delegação do 3º Distrito Marítimo do Departamento do Centro.

A repartição marítima de Sesimbra era uma delegação da capitania existente em Setúbal, sendo a sua autonomia limitada, como tal o seu responsável, o Delegado Marítimo, estava amiúde em contacto com o seu Capitão do Porto. Elevado número de assuntos abordados na presente dissertação têm como fonte de informação as frequentes comunicações entre essas duas entidades.

²⁶⁷ AHG NR, Guarda Nacional Republicana, *Anuário Referido a 31 de Dezembro de 1922*, Tipografia da G.N.R., p.92.

²⁶⁸ AHG NR, GNR/004/05/01, Cx. 332, 1920/1969.

²⁶⁹ Idem.

²⁷⁰ AHG NR, OGCG Nº20, 10/07/1927.

As *Listas da Armada* começaram a referir os nomes dos Capitães do Porto de Setúbal no ano de 1869. Foi possível obter, com base em correspondência que se analisou, informação anterior, que remonta ao ano de 1862. Procedeu-se assim à elaboração do *Quadro 16 - Lista dos Capitães do Porto de Setúbal - 1862/1926*, que se apresenta em apêndice.

Iremos fazer referência aos Delegados Marítimos de Sesimbra. Será depois feita referência ao restante pessoal, às funções da Delegação Marítima e às suas instalações ao longo do tempo. Serão de igual forma referidos vários acontecimentos relacionados com a atividade dessa repartição marítima.

8.4.1 - OS DELEGADOS MARÍTIMOS

Os 3 primeiros livros de *Registo de Correspondência Expedida*, da Delegação Marítima de Sesimbra referenciados em arquivo²⁷¹, são os que correspondem aos seguintes anos: 1861/1867, 1867/1868 e 1885/1890. Apesar de referenciado não foi possível consultar o último registo de correspondência referido. A partir de 1891 existem, para o período em estudo, todos esses registos dessa delegação.

Só a partir do ano de 1882, é que começou a haver referência nas *Listas da Armada* aos Delegados Marítimos de Sesimbra. Com base nessa informação e na existente nos primeiros registos de correspondência expedida, procedeu-se à elaboração do *Quadro 17 - Lista dos Delegados Marítimos de Sesimbra - 1861/1926*, que se apresenta em apêndice.

Iremos em seguida fazer referência aos Delegados Marítimos nos períodos de 1861 a 1868 e de 1882 a 1926, com destaque para o ano de 1912. Será também referido o período de 1868 a 1882, no qual não se detetou a existência desse delegado.

1861/1868

Após ter chegado a Sesimbra, o Delegado Marítimo recém-empossado, Manuel Esteves Frade, enviou em 20 de Maio de 1861 um ofício ao Capitão do Porto de Setúbal, cuja cópia iniciou assim o 1º livro de *Registo de Correspondência Expedida* já referido.

²⁷¹ AHM.

Na mesma data, enviou um outro ofício ao Ministro da Marinha e Ultramar, com idêntico teor, que referia o seguinte:

«Exmo. Senhor, Tenho a honra de participar a V. Ex.^a, que na falta deste ofício ao Capitão do Porto de Setúbal participando-lhe que até ao presente ainda não recebi escrituração ou algum objeto mais tendente à Portaria de 3 de Maio do corrente do Ministério da Marinha e Ultramar que me foi dirigida pelo dito Capitão do Porto de Setúbal em 8 de Maio sob o n.^a 67 por o ex-chefe da 3.^a Delegação do 3.^o Distrito Marítimo Francisco José Lisboa se não achar nesta vila mas sim em Lisboa. O que participo a V.Ex.^a para que se houver por este motivo alguma falta não recaia sobre minha responsabilidade». ²⁷²

Refira-se, que só em 6 de Julho, o senhor Lisboa completou a entrega de todos os documentos ao novo Delegado Marítimo, na altura com a designação de Chefe da 3.^a Delegação do 3.^o Distrito Marítimo do Departamento do Centro. ²⁷³

Em de 12 de Junho de 1861, o Delegado Marítimo enviou um ofício ao Diretor da Alfândega do porto de Sesimbra, no qual solicitava, em cumprimento das ordens que tinha recebido, que lhe fosse enviada com a brevidade possível, uma cópia fiel das matrículas daquele ano de todas as armações, barcas e botes de pesca com especificação do nome de todos os companheiros, sua naturalidade, filiação e sinais. ²⁷⁴

Grande parte da correspondência expedida pelo Delegado Marítimo, nessa altura e nos anos seguintes, estava relacionada com os procedimentos relativos à incorporação militar. Faz-se em seguida referência a algumas dessas comunicações.

Em 16 de Julho de 1861 o Delegado Marítimo enviou ao Capitão do Porto de Setúbal, a relação nominal dos marítimos apurados naquela delegação para o sorteamento do 2.^o Semestre de 1860, que já estava legalizada pelo Administrador do Concelho por uma relação que lhe tinha remetido e que tinha sido depois devolvida, com as notas dos que deviam subsistir ou não. ²⁷⁵

Em ofício de 14 de Novembro de 1862 enviado ao Capitão do Porto de Setúbal o Delegado Marítimo referia que enviava de novo as despesas que tinha feito com os

²⁷² AHM, 313 - DMS, N.^o 94 - RCE 1861/67, n.^o2 1861.

²⁷³ AHM, 313 - DMS, N.^o 94 - RCE 1861/67, n.^o10 1861.

²⁷⁴ AHM, 313 - DMS, N.^o 94 - RCE 1861/67, n.^o6 1861.

²⁷⁵ AHM, 313 - DMS, N.^o 94 - RCE 1861/67, n.^o13 1861.

materiais da secretaria daquela delegação, na importância de 7.200 réis, a que acrescia ainda as quantias de rações de bordo, que tinha abonado aos indivíduos compreendidos nos contingentes pedidos, e que tinham ido assentar praça até àquela data, solicitando que providenciasse o seu pagamento.²⁷⁶

Uma Guia de Marcha, passada em Sesimbra em 20 de Maio de 1862 pelo Chefe da 3ª Delegação do 3º Distrito Marítimo do Departamento do Centro, dirigida à Capitania do Porto de Lisboa, referia que se ia apresentar naquela capitania, para lhe ser dado destino, o recruta Joaquim Paulino, filho de Paulino José e Pulquéria Maria de idade de 21 anos, que tinha sido sorteado naquela delegação no dia 10 de Maio desse corrente ano, pertencente ao 2º semestre de 1860, que lhe tinha tocado por sorte o Nº 1, e que o mesmo ia abonado com 320 réis, quantia de 2 rações de bordo. Por se ter apresentado o referido Joaquim Paulino, a pedir a sua guia, tinha mandado passar a mesma que assinava.²⁷⁷

Nem sempre os “sorteados” compareciam para se apresentarem ao serviço militar, tal como refere o ofício de 15 de Novembro de 1867 enviado pelo Chefe da Delegação do 3º Distrito Marítimo (Delegação Marítima de Sesimbra), em que era solicitado ao Administrador do Conselho dessa vila, que mandasse capturar os indivíduos constantes da relação que anexava, por terem já sido intimidados e não se apresentarem a tirar a guia de marcha.²⁷⁸

Um Edital de 1863 referia o seguinte:

«Manoel Esteves Frade Chefe da 3ª Delegação do 3º Distrito Marítimo do Departamento do Centro.

Faço saber que por ordens que me foram transmitidas das autoridades superiores em data de 30 do último mês e ano, todos os marítimos que passarem da idade de 14 anos e se não acharem ainda matriculados no livro geral desta Delegação o venham fazer no prazo de quinze dias a contar da data deste, em minha casa das 10 horas às 3 da tarde.

E para que chegue à notícia de todos mandei passar o presente e outro idêntico que serão afixados nos lugares do costume. Sesimbra 2 de Janeiro de 1863».²⁷⁹

²⁷⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 94 - RCE 1861/67, nº57 1862.

²⁷⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 94 - RCE 1861/67, nº13 1861.

²⁷⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 95 - RCE 1867/68, nº1 1867.

²⁷⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 94 - RCE 1861/67, Nº 1 Edital 1863.

Nessa altura, a Delegação Marítima de Sesimbra não tinha instalações próprias, recebendo o seu responsável em sua casa os marítimos, para aí efetuar as matrículas.

O edital de 2 de Janeiro de 1863 fazia também referência que as matrículas seriam efetuadas no livro geral daquela delegação. Será de notar, que o livro nº 1 de *Registo de Correspondência Expedida*, que abrange o período de Maio de 1861 a Janeiro de 1867, tem no seu final várias matrículas de embarcações, com datas de Janeiro e Fevereiro de 1862, que estão referidas no Quadro 24, em apêndice. Não foi encontrada informação relativa às matrículas posteriores.

Em Janeiro de 1867 foi nomeado um novo Delegado Marítimo. O ofício enviado ao Capitão do Porto de Setúbal na sequência dessa substituição referia o seguinte:

«Tenho a honra de participar a V.Ex.^a que no dia 15 do corrente mês tomei posse do cargo de Delegado do 3º Distrito Marítimo desta vila que se achava servindo Manoel Esteves Frade, das mãos do qual recebi os livros, cadernos, leis, portarias e demais papéis pertencentes ao Arquivo que dizem respeito à mesma Delegação. Como se consta do inventário que se fez, tudo se acha em mau estado, com emendas, raspaduras, borrões; o livro que serve para o arrolamento geral, está em estado segundo o meu ver de se formar outro, assim como o mais expediente...22 de Janeiro de 1867.

Ao Exmo. Senhor João Rodrigues de Sá, Capitão do Porto de Setúbal.

Frederico Augusto de Abreu Castelbranco». ²⁸⁰

Frederico Augusto de Abreu Castelbranco, em outro ofício que enviou ao Capitão do Porto de Setúbal, em 31 de Janeiro de 1867, referia explicitamente que era *um soldado*, ²⁸¹ ao mencionar que devia acatar as determinações das leis e dos seus superiores. Ficou por determinar a proveniência dos delegados marítimos nessa altura, nada se encontrando que faça supor que pertencessem à Marinha.

Em 13 de Janeiro de 1868 o Delegado Marítimo, Castelbranco, enviou ao Capitão do Porto de Setúbal um ofício que referia, que acusava a receção do ofício nº 86, do dia 6 desse mês, em que lhe era ordenado o envio do arquivo daquela delegação. Remetia assim todos os objetos pertencentes à delegação, que constavam do inventário que junto

²⁸⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 95 - RCE 1867/68, nº1 1867.

²⁸¹ AHM, 313 - DMS, Nº 95 - RCE 1867/68, nº6 1867.

enviava em duplicado, afim de o Capitão do Porto, após o verificar, assinar e remeter-lhe o referido duplicado.²⁸²

O 2º livro de *Registo de Correspondência Expedida*, que tinha sido iniciado com a tomada de posse do Delegado Marítimo Frederico Augusto de Abreu Castelbranco, ficou terminado com a sua última comunicação enviando todos os documentos para Setúbal. Não ficou registado que o serviço dessa repartição tivesse sido passado a alguém.

Alguns anos antes, em 20 de Maio de 1861, tinha sido iniciado por Manuel Esteves Frade o 1º livro de *Registo de Correspondência Expedida*, que é conhecido. Este tinha recebido os documentos da delegação de Francisco José Lisboa. Não foi apurada a data em que começou a existir a Delegação Marítima de Sesimbra, nem quais as funções que efetivamente lhe eram atribuídas nessa altura.

1868/1881

No ofício da Direção Geral de Marinha enviado ao Chefe do Departamento do Centro, em 11 de Outubro de 1875, foi enviada uma cópia da portaria, pela qual era nomeada uma comissão, para propor o que fosse mais justo, conforme ao direito e conveniente, para regular o exercício da pesca na costa de Sesimbra. A portaria referia:

«Sua Majestade El Rei há por bem nomear uma comissão composta do Capitão-tenente da armada Miguel Maximiniano da Cunha, Capitão do Porto de Setúbal, que dela será presidente, de Guilherme João de oliveira Braga, Administrador do Concelho de Sesimbra, e do Delegado da Alfândega nesta vila, Francisco José Lisboa, a qual tomando conhecimento das diversas representações que a este Ministério tem feito subir alguns proprietários de armações de pesca na Costa de Sesimbra, e procedendo com audiência dos interessados aos estudos necessários, proponha o que for mais justo...Paço, 9 de Outubro de 1875. *João de Andrade Corvo*».²⁸³

Francisco José Lisboa, que desempenhava a função de Delegado da Alfândega em Sesimbra, como é acima referido, era a mesma pessoa que em 1861 tinha passado a documentação ao Delegado Marítimo recém-chegado àquela vila, Manuel Esteves Frade. Das trocas de correspondência efetuadas nessa altura, não se constatou ligação de

²⁸² AHM, 313 - DMS, Nº 95 - RCE 1867/68, nº2 1868.

²⁸³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 900 1873/76.

Francisco José Lisboa à Alfândega em Sesimbra. Contudo ela poderia existir e não ter sido mencionado.

Se tudo indiciava, que em Janeiro de 1868 tinha deixado de haver Delegado Marítimo em Sesimbra, após o envio de todos os documentos da delegação para a Capitania do Porto de Setúbal, como foi antes referido, a portaria acima parece confirmá-lo, pois não faz qualquer referência a esse delegado. Contudo, sendo a função do delegado executada pelo Chefe da Alfândega em Sesimbra e sendo essa função mais proeminente, fará sentido a forma como a portaria se refere a Francisco José Lisboa.

Não foi constatada nenhuma referência à Delegação Marítima de Sesimbra ou ao seu responsável, referente ao período entre 13 de Janeiro 1868 e 1 de Agosto de 1882.

Pode-se concluir, que era a Alfândega que tinha inicialmente organizada a informação referente às embarcações e suas matrículas, informação que pelo menos parcialmente era necessário para a cobrança do imposto de pescado. Algumas dessas incumbências passaram posteriormente a ser função da Delegação Marítima.

1882/1926

O primeiro Delegado Marítimo de Sesimbra a ser referido nas *Listas da Armada* foi José Maria Barbosa Martins Júnior, que iniciou funções em 1 de Agosto de 1882.

As *Listas da Armada* mencionavam o pessoal que estava a desempenhar determinadas funções no último dia de cada ano (referindo a função, o nome, a patente e a data de tomada de posse). Tal aplicava-se aos capitães de porto, delegados marítimos e outro pessoal das capitanias e delegações. Assim, os Delegado Marítimos que foram substituídos antes do fim do ano em que tomaram posse, não constam nas *Listas da Armada*, não estando por isso referidos também no *Quadro 17 - Lista dos Delegados Marítimos de Sesimbra - 1861/1926*.

As substituições interinas também não eram mencionadas naquelas publicações da Armada. Refira-se, que normalmente era o Chefe do Posto de Despacho da Alfândega, quem substituída de forma interina o Delegado Marítimo de Sesimbra. Em alguns casos, quando o referido chefe do posto não tinha a patente de oficial, essa substituição era assegurada pelo Comandante da Guarda-Fiscal, que em princípio era um oficial. Pelas funções que desempenhava, o Chefe do Posto de Despacho estava mais vocacionado para

substituir nas funções administrativas o Delegado Marítimo, do que propriamente o Comandante da Guarda-Fiscal.

Até 1896 as *Listas da Armada* não referiam quais as patentes dos Delegados Marítimos de Sesimbra, nem mesmo se eles pertenciam à Marinha. Contrariamente ao que acontecia com os Capitães do Porto de Setúbal, em que logo desde o início se fazia referência às respetivas patentes. Tudo indica assim, que até 1896 os Delegados Marítimos de Sesimbra não pertenciam à Marinha.

César Augusto de Campos Carrilho esteve em funções entre 1890 e 1896 como é referido nas *Listas da Armada*. Essa publicação, em 1896 referia que o Delegado Marítimo era empregado aduaneiro, nada tendo referido nos anos anteriores relativamente a ele ou aos outros delegados que o tinham antecedido. É pois possível, que até essa data, todos os Delegados Marítimos fossem igualmente funcionários da alfândega.

Diogo José Garcia, Guarda-Marinha do quadro auxiliar, iniciou as suas funções de Delegado Marítimo de Sesimbra em 28 de Dezembro de 1896. A partir daí e até 1926, todos os Delegados Marítimos referidos nas *Listas da Armada* eram oficiais subalternos da Marinha, a maioria das vezes segundos-tenentes

Como se pode verificar no Quadro 17, já antes referido, houve Delegados Marítimos que estiveram em Sesimbra durante vários anos, como foi o caso de Diogo José Garcia, que esteve nesse lugar durante 6 anos, em dois diferentes períodos, ou Daniel Augusto Exposto, que esteve nesse lugar durante 7 anos e posteriormente durante mais 2 anos, estando nessa altura já reformado.

Houve igualmente muitos Delegados Marítimos que exerceram essa função durante pouco tempo, não sendo tal perceptível no Quadro 17, dado não estarem aí mencionados. Essa situação passou-se especialmente nos primeiros anos da República.

Acresce ainda, que sempre que o Delegado Marítimo tinha que se ausentar do serviço, por diversos motivos, tinha que ser substituído interinamente, só sendo possível conhecer essas situações através dos registos das comunicações, havidas na altura. Não sendo viável fazer isso para todo o período, fez-se essa recolha de informação para o ano de 1912, como em seguida é referido.

Os Delegados Marítimos no ano de 1912

Menciona-se em seguida as datas de início de função, nomes e patentes das pessoas, que ocuparam as funções de Delegado Marítimo em Sesimbra no ano de 1912:

- De 1/01 a 5/03/1912, José Vicente Caldeira do Casal Ribeiro, 2º Tenente;²⁸⁴
- Em 5/03/1912 iniciou funções Fernando Amor Monteiro de Barros, 2º Tenente;²⁸⁵
- De 1 a 6/05/1912 esteve em funções interinamente João Batista da Silva Monteiro, Chefe do Posto de Despacho da Alfândega, Aspirante da Alfândega;²⁸⁶
- Em 6/05/1912 reassumiu as funções Fernando Amor Monteiro de Barros, 2º Tenente;²⁸⁷
- Em 13/06/1912 assumiu de novo as funções interinamente João Batista da Silva Monteiro Chefe do Posto de Despacho da Alfândega, Aspirante da Alfândega;²⁸⁸
- Em 10/08/1912 assumiu as funções interinamente Artur Vasconcelos, Comandante da Seção Fiscal, Tenente da Guarda-Fiscal;²⁸⁹
- Em 23/08/1912 assumiu as funções Manuel Ribeiro da Silva, Guardamarinha;²⁹⁰
- Em 25/10/1912 reassumiu de novo as funções interinamente Artur Vasconcelos, Comandante da Seção Fiscal, Tenente da Guarda-Fiscal;²⁹¹
- Em 2/11/1912 assumiu as funções José Francisco Monteiro, 2º Tenente;²⁹²
- Em 6/12/1912 assumiu as funções Fernando d'Oliveira Pinto, 2º Tenente.²⁹³

No ano de 1912, desempenharam a função de Delegado Marítimo em Sesimbra, 5 oficiais da Armada, e interinamente duas vezes o Chefe do Posto de Despacho da Alfândega, Aspirante da Alfândega e também interinamente duas vezes o Tenente, Comandante da Guarda-Fiscal. Na Lista da Armada desse ano, é referido somente o nome de Fernando d'Oliveira Pinto, dado ser este que ocupava esse cargo no dia 31 de Dezembro.

²⁸⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.76, ofício nº 61 da DMS à CPS em 6/03/1912.

²⁸⁵ Idem.

²⁸⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.163, ofício nº 140 da DMS à CPS em 9/05/1912.

²⁸⁷ Idem.

²⁸⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.208, ofício nº 189 da DMS à CPS em 13/06/1912.

²⁸⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.247, ofício nº 232 da DMS à CPS em 10/08/1912.

²⁹⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.262, ofício nº 239 da DMS à CPS em 23/08/1912.

²⁹¹ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.303, ofício nº 289 da DMS à CPS em 25/10/1912.

²⁹² AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.311, ofício nº 297 da DMS à CPS em 2/11/1912.

²⁹³ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.350, ofício nº 341 da DMS à CPS em 6/12/1912.

A permanência em funções dos Delegados Marítimos em Sesimbra durante pouco tempo na 1ª República, e em especial durante a primeira parte da mesma, teve a ver com a instabilidade política que se viveu nessa época. A situação que abaixo se refere exemplifica bem o clima existente na altura.

Em 28 de Abril de 1912 o Delegado Marítimo Fernando Amor Monteiro de Barros, em funções desde 5 de Março, enviou uma comunicação ao Departamento Marítimo do Centro, em que referia que tinha aparecido em Sesimbra um jornal de Lisboa, “O Socialista” dessa data, em que um correspondente daquela vila o atacava caluniosamente na maneira como desempenhava os deveres do seu cargo, fazendo depois uma longa exposição, refutando as acusações proferidas nesse artigo da imprensa.²⁹⁴

As questões referidas na comunicação acima, não deverão ter sido alheias à sua substituição, efetuada pouco tempo depois em 13 de Junho.

Em 3 de Agosto de 1912 João Batista da Silva Monteiro, Chefe do Posto de Despacho da Alfândega, a exercer interinamente as funções de Delegado Marítimo, enviou ao Capitão do Porto de Setúbal um ofício, em que era referido o seguinte:

«Tendo sido colocado na delegação aduaneira de Setúbal, a meu pedido, tenho de fazer entrega da Delegação Marítima ao Tenente Comandante da secção fiscal de Sesimbra, como determina a lei, por me substituir na chefia do posto de despacho o 2º Sargento da mesma secção fiscal.

Peço licença para ponderar a V. Ex^a que este oficial, sem o querer depreciar, é novo no serviço da guarda-fiscal por isso que tem apenas um mês de permanência neste corpo; desconhece por completo o serviço marítimo...ainda as dificuldades entre armadores e companhas parece-me tornar-se necessário a nomeação de um delegado oficial para esta localidade, visto que faltam ainda fazer algumas matrículas de armações».²⁹⁵

A comunicação terminava elogiando o escriturário, que com muito trabalho, muitas vezes fora de horas, conseguia fazer sempre o expediente necessário. Efetivamente, sem o empenho e a experiência dos escriturários, que permaneciam em

²⁹⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, pp.142-146.

²⁹⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, pp.240-241.

funções na Delegação Marítima por muito mais tempo, conhecendo os meandros do seu expediente, seria impossível de todo a mudança frequente de Delegado Marítimo, como a que se verificou em 1912, sem tal prejudicar gravemente o serviço dessa repartição. Refira-se que o escriturário na altura, Custódio José Xavier, estava em funções desde 1903. Similar raciocínio se poderá fazer em relação aos cabos do mar.

8.4.2 - O PESSOAL

Com base na informação contida nas *Listas da Armada* foi efetuado o *Quadro 18 - Lista do Pessoal da Delegação Marítima de Sesimbra - 1892/1926*, em apêndice. Nele se pode verificar que a Delegação Marítima de Sesimbra passou a ter 1 cabo do mar a partir de 1896. Esse lugar esteve vago nos anos de 1900 a 1902. A partir de 1911 passou a ter quase sempre 2 cabos do mar. Esse pessoal era usualmente proveniente da Marinha, estando muitas vezes até já reformado. Em 1898 e 1899 esteve ao serviço um cabo do mar que era remador reformado da Alfândega de Lisboa. Tinham como função policiar a zona sob a jurisdição da Delegação Marítima e executar as respetivas diretrizes.

A partir de 1903, passou também a existir um escrevente ou escriturário. Esses funcionários, que ocupavam os lugares usualmente por muito mais tempo que os delegados marítimos e que conheciam com detalhe os procedimentos e as rotinas, eram seguramente os braços direitos desses últimos. A partir de 1915 passou também a haver um lugar de servente na delegação, que só no ano de 1918 foi ocupado.

O Quadro 18, já acima referido, contém também informação relativa ao número e categorias dos faroleiros, que estiveram ao serviço dos faróis do Cabo Espichel e do Forte do Cavalo, entre os anos de 1892 e 1905.

Os faroleiros estavam dependentes hierarquicamente da Direção de Faróis, mas reportavam também a sua atividade ao Delegado Marítimo, passando por ele grande parte das instruções e do expediente proveniente dessa Direção. Os faroleiros funcionavam como auxiliares da autoridade marítima em casos relacionados com embarcações, marítimos ou outros acontecimentos, que ocorressem nas proximidades dos respetivos faróis.

8.4.3 - AS INSTALAÇÕES DA DELEGAÇÃO MARÍTIMA

Tudo leva a crer, que inicialmente a repartição não tinha instalações próprias, funcionando na própria repartição da Alfândega, quando as funções do Delegado Marítimo eram desempenhadas por um seu funcionário ou na própria casa do referido delegado, quando ele não estava ligado à Alfândega, como está mencionado no edital de 2 de Janeiro de 1863,²⁹⁶ antes citado, em que os marítimos não matriculados no livro da delegação, deveriam fazê-lo no prazo de 15 dias na casa do respetivo delegado.

Em 4 de Março de 1897 Baldaque da Silva, no seu Relatório sobre a pesca em Sesimbra, referia que o posto aduaneiro e a delegação marítima, que há muitos anos andavam reunidos estavam estalecidos dentro da fortaleza da praia.²⁹⁷

A situação alterou-se pouco tempo depois, visto que em 16 de Junho de 1897 o Delegado Marítimo informava o Chefe do Departamento Marítimo do Centro, que a casa onde estava instalada a repartição não tinha arrendamento, estava alugada aos meses, com o propósito de se poder mudar sem embargos para dentro da fortaleza, quando ali houvesse casa devoluta, ou em caso negativo, para qualquer casa próximo da praia, que estivesse para alugar.²⁹⁸

O Delegado Marítimo era nessa altura Diogo José Garcia, Guarda-marinha do quadro auxiliar, que tinha tomado posse em 28 de Dezembro de 1896. Deve ter havido a necessidade da Delegação Marítima possuir instalações próprias, pois a partir dessa altura o respetivo delegado deixou de estar ligado à Alfândega, passando essa função a ser desempenhada por um oficial da Marinha, exceto por pequenos períodos e de forma interina, como foi antes mencionado.

Em 17 de Julho desse ano, tinha também iniciado funções em Sesimbra um cabo do mar. Tudo indica, que houve uma intenção clara de autonomizar a repartição marítima da repartição alfandegária. Intenção que parece também ter havido em 1861, mas cujo processo nesse caso, acabou por regredir.

²⁹⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 94 - RCE 1861/67, Nº 1 Edital 1863.

²⁹⁷ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, p.21.

²⁹⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 98 - RCE 1897/98, nº113 1897.

Em 24 de Fevereiro de 1911 num ofício enviado ao Chefe da Repartição de Contabilidade de Marinha, relacionado com a verba para a água e limpeza, é referido pelo Delegado Marítimo, que aquela delegação tinha ao seu serviço 4 casas em Sesimbra, sendo uma delas utilizada pela respetiva repartição.²⁹⁹

Em 4 de Agosto o Delegado Marítimo reportou à Capitania de Setúbal o seguinte, relativamente às instalações da repartição:

«Tendo o senhorio da casa onde está instalada a delegação marítima dito por vezes que levantaria a renda no próximo ano e no princípio deste mês mandado avisar o delegado marítimo que daqui em diante a delegação teria de pagar 5\$000 réis em vez de 3\$500 réis, como está no arrendamento, embora o art.º 9 da lei do inquilinato publicada pelo Governo da República em 12 de Novembro de 1910, o não permita fazer antes do fim do ano, julga a delegação dever pedir providências à sua capitania sobre este assunto e propõe que mediante autorização do Ministério da Guerra, a delegação marítima seja instalada na Fortaleza desta vila, onde com facilidade e pequena despesa se arranjará instalação apropriada para esta repartição. Existem ali casas em bom estado... Nesta vila com muita dificuldade se obtém uma casa para alugar e saindo a delegação da casa onde atualmente está instalada e não indo para a Fortaleza, só por mero acaso se conseguirá alugar uma casa conveniente em local apropriado».³⁰⁰

Em 2 de Setembro o Delegado Marítimo informou de novo a Capitania, que tinha estado um tenente de engenharia, a mando do Ministério da Guerra, na Fortaleza a estudar a possibilidade de aí instalar a Delegação, havendo na parte leste do edifício uma caserna, abandonada nessa altura, que era indicada para esse efeito.³⁰¹

Em 1 de Novembro o Delegado Marítimo informou a Capitania de Setúbal, que tinha arrendado ao Sr. Francisco Pereira Canana, o 1º andar do prédio situado na rua da Fortaleza (com a frente para o Largo da Marinha) pela quantia de 4\$000 réis mensais, sendo o local, situado junto à praia e no centro da vila, muito adequado para a instalação da repartição.³⁰² Entre as diversas casas, que foram alugadas para servirem de Delegação Marítima, esta foi a única que foi possível conhecer a localização.

²⁹⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 107 - RCE 1910/11, p.203.

³⁰⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 107 - RCE 1910/11, p.406.

³⁰¹ AHM, 313 - DMS, Nº 107 - RCE 1910/11, p.445.

³⁰² AHM, 313 - DMS, Nº 107 - RCE 1910/11, p.481.

Foi feita a concessão pelo Ministério da Guerra ao Ministério da Marinha, de uma caserna situada no 1º andar do edifício do forte de São Tiago, em Dezembro de 1911.³⁰³ A caserna tinha 11 metros de comprimento por 4 metros de largura, sendo nela criadas 3 divisões (casa dos cabos do mar e de espera, casa de escrituração, gabinete do Delegado Marítimo e um ainda um cubículo para arrecadação). Foram efetuadas as modificações e as reparações necessárias nesse espaço, tendo a referida obra custado 260\$000.³⁰⁴

Efetuada a mudança, a Delegação Marítima de Sesimbra passou a ficar instalada na Fortaleza a partir de 29 de Abril de 1912, como é referido pelo respetivo delegado em ofício ao Chefe da Repartição de Contabilidade de Marinha em 1 de Maio desse ano.³⁰⁵

Foi instalado um mastro e verga para sinais, conforme reporta o ofício da 4ª Repartição da Direção Geral da Marinha, enviado ao Delegado Marítimo em 3 de Junho de 1912, providenciando o seu pagamento no valor de 18\$000.³⁰⁶

Com frequência, os Delegados Marítimos pediam para serem substituídos, alegando a dificuldade de alojamento que existia em Sesimbra. Tal aconteceu em 6 de Junho de 1921, em que Francisco Elvas Mendes Abreu enviou um telegrama à Capitania de Setúbal pedindo autorização para se retirar de imediato para Lisboa por não ter alojamento.³⁰⁷ Foi nomeado para o substituir na mesma data, o 1º Tenente Francisco Maria, como se pode constatar no Quadro 17 apresentado em apêndice.

Foi tomada a decisão de construir um edifício próprio, que resolvesse de vez não só a questão da Delegação Marítima, que estava alojada na Fortaleza em instalações exíguas, mas também do alojamento do pessoal ao seu serviço.

Na sequência de várias diligências, em 23 de Junho de 1925, foi enviado um ofício ao Presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal, no qual o Delegado Marítimo informava que tinha sido escolhido, pelo engenheiro para esse fim designado, uma faixa de terreno para nele ser construído um edifício próprio, para instalação da

³⁰³ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.14.

³⁰⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 107 - RCE 1910/11, pp.496-497.

³⁰⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.149.

³⁰⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

³⁰⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 113 - RCE 1920/21, p.312.

Delegação Marítima e habitação do respetivo delegado e dos cabos do mar, terreno que pertencia àquela Câmara Municipal. Solicitava assim, que informassem quais as condições para a cedência desse terreno, situado no lado sul do Calvário, e que tinha as confrontações seguintes: norte - propriedade de José Marques Antunes; sul - caminho público; leste e oeste - terrenos municipais.³⁰⁸

Após vários contactos, a Câmara informou que cedia o terreno gratuitamente ao Ministério da Marinha, com a condição do mesmo construir um coletor de esgoto com 195 metros de extensão, que teria o custo aproximado de 80\$00 por metro linear. Dado a inclinação do terreno, teria que ser construída uma escadaria de pedra e um muro de suporte, o que tornava dispendiosa a construção do edifício. Assim, a remoção das terras provenientes da escavação do esgoto e do edifício, ficaria a cargo da Câmara Municipal. Como é referido no ofício de 1 de Outubro de 1925, enviado pelo Delegado Marítimo ao Presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Sesimbra.³⁰⁹

Em 27 de Janeiro de 1926, foi enviado pelo Delegado Marítimo um ofício à Câmara, a solicitar a marcação do dia para se lavrar a escritura da cedência do terreno.³¹⁰ Tal não veio a acontecer, não se tendo apurado os motivos que originaram esse facto.

Só bastante mais tarde é que foi construído o edifício para albergar a Delegação Marítima, mas num local diferente do acima mencionado. Essa delegação passou então a estar situada no Largo da Marinha, perto da Fortaleza, na zona onde já antes tinha estado instalada num 1º andar arrendado, no ano de 1911.

Será ainda de referir o ofício de 29 de Junho de 1944, enviado pela Câmara Municipal de Sesimbra ao Delegado Marítimo, no qual esta informava que tinha sido deliberado em reunião de 18 de Maio ceder gratuitamente os terrenos pedidos pelo Ministério da Marinha, para mandar aí construir um edifício para sede da Delegação Marítima. Informava igualmente, que a decisão tinha sido sancionada pelo Conselho Municipal, no dia 25 desse mês.³¹¹

³⁰⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 116 - RCE 1924/26, p.211.

³⁰⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 116 - RCE 1924/26, pp.272-273.

³¹⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 116 - RCE 1924/26, p.338.

³¹¹ AHM, 313 - DMS, Nº 80 - Registo Correspondência Recebida 1942/44, p. 21.

8.4.4 - AS FUNÇÕES DA DELEGAÇÃO MARÍTIMA

Vamos em seguida fazer referência à atuação da Delegação Marítima, ao apoio dado a essa delegação pelas forças da Guarda Nacional Republicana e da Guarda-Fiscal e ainda a alguns episódios relacionados com os eventos sociais e desportivos.

Atuação da Delegação Marítima

Era com frequência, reclamado pelos Delegados Marítimos a existência de uma embarcação ao serviço daquela repartição, bem como a necessidade de haver mais pessoal para o desempenho das missões.

Nesse sentido era o ofício enviado em 4 de Julho de 1903 à Capitania de Setúbal, no qual o Delegado Marítimo referia que o serviço de cabo do mar era desempenhado somente por um individuo, numa praia e porto tão importante, julgando ser indispensável 5 praças de marinhagem, destacadas do corpo de marinheiros, para poder cumprir todos os serviços que por lei competiam àquela repartição. Era também necessário uma embarcação para os serviços de mar e a nomeação de mais uma praça para auxiliar o serviço de cabo do mar, ou poder contratar-se um individuo idóneo para esse lugar. Os alojamentos para as praças podiam ser na caserna da Fortaleza e no Posto Fiscal da Azoia, perto do Cabo Espichel, por aí haver também venda de pescaria das armações.³¹²

Em 16 de Julho de 1909, o Delegado Marítimo em ofício enviado à Capitania de Setúbal referia, após uma explanação inicial sobre os muitos serviços que tinham que ser efetuados, que por despacho ministerial de 2 de Setembro de 1901 tinha sido autorizada a despesa de 8.400 réis, para o aluguer de uma embarcação para o serviço daquela delegação, a qual tinha sido concedida até Agosto de 1907. Não sendo autorizada a requisitar-se mais a referida verba, devido às instruções daquela capitania, que tinha mandado cessar até posterior resolução. Como tal, aquela repartição não tinha podido continuar a efetuar a polícia da pesca, nem o poderia fazer sem a referida verba, ou sem uma embarcação e respetivo pessoal cedidos àquela delegação.³¹³

³¹² AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 925 1903.

³¹³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 937 1909.

Em 23 de Julho de 1909 o Departamento Marítimo do Centro reenviou à 2ª Repartição da Direção Geral da Marinha a comunicação acima, com um ofício informando que aquela delegação não tinha os meios necessários para a fiscalização marítima, ali existindo apenas a embarcação da Alfândega, que o Delegado Marítimo podia utilizar nas visitas, que tinha de efetuar às embarcações dentro do porto.³¹⁴ No ofício acima mencionado, existe uma anotação da 2ª Repartição, referindo que no projeto do novo Regulamento das Capitanias já se achava incluída uma embarcação a remos para a Delegação Marítima de Sesimbra.³¹⁵

Tal não se concretizou, pois a Delegação Marítima continuou a solicitar a embarcação da Alfândega com frequência, tal com aconteceu no ofício enviado ao Chefe de Posto de Despacho de Sesimbra em 18 de Abril de 1913, em que era solicitado o escaler da Alfândega para o Delegado Marítimo ir em serviço ao Farol do Forte do Cavalo.³¹⁶

**

O progresso ia ajudando a vencer algumas dificuldades, nomeadamente melhorando as comunicações à distância. O ofício enviado pela Direção Geral de Marinha, em 3 de Fevereiro de 1899, ao Departamento Marítimo do Centro referia que o Ministro tinha autorizado a despesa 103.365 réis, na construção da linha telefónica entre a Estação Telégrafo-postal de Sesimbra e a Seção da Guarda-Fiscal instalada naquela vila, bem como a colocação dos respetivos aparelhos.³¹⁷

Em 10 de Março de 1899 o Comandante da Seção Fiscal de Sesimbra enviou um ofício ao Delegado Marítimo referindo o seguinte:

«Tenho a honra de comunicar a V. Ex^a que ontem ficou instalado nesta seção o telefone a que se refere o ofício...O telefone, sistema Herman funciona bem, quer para a estação telegráfica como para o forte do Cavalo e, conquanto esteja em bom estado, não é todavia novo, achando-se lascada a borda do fundo da caixa das pilhas e bem assim o bocal do auscultador esquerdo, parece-me conveniente que V. Ex^a o examinasse para ficar com conhecimento perfeito do seu estado quando a esta guarda foi entregue. Como previa e verbalmente havíamos combinado, logo que a estação telegráfica fechar, põe em

³¹⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 937 1909.

³¹⁵ Idem.

³¹⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p. 441.

³¹⁷ AHM, Doc. Avulsa, Índice 32, Telégrafo, Cx. 1305.

comunicação com o forte e portanto, durante esse tempo todas as participações que o faroleiro fizer serão logo por esta guarda transmitidas a V. Ex^a, assim como o aparelho aqui montado está à disposição de V. Ex^a». ³¹⁸

Das duas comunicações acima, pode-se concluir, que existiria já uma linha telefónica que ligava o Farol do Cavalo à Estação Telegráfica de Sesimbra, e que a linha que tinha sido autorizada serviria para poder haver sempre comunicação por telefone com o referido farol, mesmo quando a Estação Telegráfica estava fechada. Refira-se que nessa época, a rede telefónica não tinha ainda chegado a Sesimbra, o que veio a acontecer só em 1911, como mais adiante será detalhado.

Em 14 de Dezembro de 1903, na sequência das operações de socorro à canoa *União 1^a*, o Delegado Marítimo comunicou à Capitania de Setúbal, que o faroleiro do Forte do Cavalo tinha prestado um bom serviço com o telefone, que tinha sido concertado havia pouco tempo, e que era muito útil em casos como aquele. ³¹⁹

Evidenciando as melhorias ocorridas na Delegação Marítima, será ainda de referir o ofício de 9 de Dezembro de 1926 enviado pela Comissão de Administração do Fundo dos Departamentos, Capitánias e Delegações, informando que ia ser remetida uma máquina de escrever, como antes tinha sido solicitado por aquela delegação. ³²⁰

Além das outras atribuições, incumbia também ao Delegado Marítimo dar autorizações, licenças e pareceres relativos à orla costeira.

Relativamente às licenças para *armar barracas de banhos na praia de Sesimbra*, será de mencionar a ordem de serviço que o Departamento Marítimo do Centro enviou à Delegação Marítima, em 23 de Julho de 1913, que referia que embora o nº 9 do artigo 20º do Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto de 1 de Dezembro de 1892, considerasse como atribuição dos Delegados Marítimos conceder licença para armar barracas de banhos, não devia ser permitida tal licença sem o prévio acordo do Diretor da circunscrição hidráulica respectiva. ³²¹

³¹⁸ AHM, Doc. Avulsa, Índice 32, Telégrafo, Cx. 1305.

³¹⁹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 926 1903/04.

³²⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

³²¹ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

Começou a haver pedidos para montar barracas de banhos na praia de Sesimbra a partir de 1913. Entre esse ano e 1919, os pedidos foram efetuados por Abel da Silva Netto e Justino da Silva. No ano de 1915, por exemplo, Abel da Silva Netto solicitou autorização para armar 1 barraca de madeira e 9 barracas de lona e Justino da Silva, solicitou autorização para armar 1 barraca de madeira e 8 barracas de lona.³²²

Apoio à Delegação Marítima pelas forças da GNR e da Guarda-Fiscal

Em situações de maior conflitualidade, a Delegação Marítima podia recorrer ao apoio das forças da Guarda-Fiscal e da Guarda Nacional Republicana estacionadas na vila, ao apoio dos navios da armada que aí se deslocavam e em situações extremas, ao apoio de forças do exército enviadas de propósito para Sesimbra.

Iremos em seguida fazer referência aos acontecimentos ocorridos em Março e Abril de 1920, nos quais estiveram envolvidas diversas autoridades, na sequência de desordens e assalto a embarcações com peixe na lota de Sesimbra.

O ofício enviado pelo Delegado Marítimo à Capitania de Setúbal em 31 de Março de 1920, relativo a tumultos ocorridos nesse dia na lota de Sesimbra referia o seguinte:

«Comunica-se que hoje pelas 9 horas Américo Caetano de Almeida, comprou em lota peixe destinado a essa localidade. Quando o peixe estava para seguir, aproximaram-se grande quantidade de barcas das armações tripuladas por marítimos em grande número, os quais impediram o seguimento do peixe, isto feito com grande alarido, o que fez com que grande parte da população desta vila ocorresse à praia apoiando o seu gesto. Nesta ocasião, a fim de manter a ordem e liberdade de comércio, achavam-se no mar esta autoridade e os cabos do mar, o que conseguiram durante uma hora aproximadamente, sendo porém depois impotentes para a manutenção da ordem, em virtude de ser grande o número de marítimos que se iam reunindo, dando em resultado serem assaltadas as embarcações e o peixe lançado ao mar. Tendo sido requisitado o auxílio da guarda-fiscal, por intermédio de um soldado da mesma, não só esse auxílio não foi prestado, como quase toda a guarda aqui destacada assistiu impassível aos factos citados, vendo as autoridades marítimas correndo grande perigo. A guarda republicana não foi requisitada por constar

³²² AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1915.

a esta autoridade que somente tinha um praça no quartel, o que efetivamente foi confirmado pelo comandante da mesma.

Em virtude dos factos apontados, esta autoridade dispondo somente de dois cabos do mar, não pode obstar a que eles se repitam». ³²³

No dia seguinte, 1 de Abril, o Delegado Marítimo comunicou à Capitania de Setúbal, que se achava em Sesimbra uma força da Guarda Nacional Republicana comandada por um sargento, a fim de capturar alguns marítimos, manter a ordem e garantir a liberdade de trabalho e comércio. Referia também, que tinha chegado ao conhecimento daquela autoridade, que no caso de haver capturas, a classe marítima se poria em greve. Solicitava assim autorização para que essas capturas fossem efetuadas somente 2 ou 3 dias depois, a fim de se evitar a greve e apurar-se as responsabilidades. Referia ainda, que eram cerca de 18 os cabecilhas do motim, que a cadeia daquela vila não podia comportar tantos indivíduos e que nessa altura estava tudo sossegado. ³²⁴

No dia 3 de Abril o Delegado Marítimo comunicou ao Comandante da Secção de Sesimbra da Guarda-Fiscal, que tinha de levantar um auto e capturar alguns marítimos, como lhe tinha sido ordenado superiormente, e como desejasse que a ordem fosse mantida, solicitava àquela autoridade, que as praças sob o seu comando estivessem de prevenção até comunicação em contrário. Solicitava também, que enquanto estivesse a proceder àquelas diligências, não fosse permitida a entrada a pessoas estranhas na Fortaleza, exceto se acompanhadas de autoridades. ³²⁵ Refira-se que nessa altura a Delegação Marítima estava localizada na fortaleza da vila.

Nesse dia ainda, o Delegado Marítimo informou o Comandante da Guarda-Fiscal, que iria começar a fazer serviço à porta da Fortaleza uma praça da Armada, e que solicitava o auxílio de todas as forças disponíveis, caso a ordem pública fosse alterada. ³²⁶ Comunicou também ao Administrador do Concelho, que tinha de proceder à captura de vários marítimos com a máxima urgência, solicitando assim, que as cadeias estivessem disponíveis para esse efeito. ³²⁷

³²³ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, pp.351-352.

³²⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.353.

³²⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.361.

³²⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.363.

³²⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.362.

De acordo com os telegramas enviados diariamente pelo Delegado Marítimo à Capitania de Setúbal³²⁸, no dia 3 de Abril de 1920 foram efetuadas quatro prisões, no dia 4 foram efetuadas cinco prisões e no dia 5 foram efetuadas as últimas quatro prisões, perfazendo assim um total de 13 pessoas detidas na sequência dos motins ocorridos.

Em 9 de Abril de 1920, o Delegado Marítimo enviou ao Delegado do Procurador da República da Comarca do Seixal um ofício, no qual era referido o seguinte:

«Junto envio a V. Ex^a o auto de notícia, levantado nesta Delegação Marítima de Sesimbra, assim como sob prisão, o marítimo Justino Francisco da Conceição, que no dia 31 de Março último, desarmou o Cabo do Mar desta mesma Delegação Marítima, José Augusto Ferreira dos Santos, quando este se achava no mar, no exercício das suas funções, a fim de manter a ordem, que havia sido alterada».³²⁹

No mesmo dia, o Delegado Marítimo solicitou ao Comandante da GNR de Sesimbra, que mandasse conduzir Justino Francisco da Conceição à cadeia da Comarca, a fim de ser entregue ao respetivo Delegado do Procurador da República.³³⁰

Em 15 de Abril de 1920, o Delegado Marítimo enviou ao Delegado do Procurador da República da Comarca do Seixal um ofício, que referia que enviava junto o auto levantado naquela Delegação Marítima, acompanhado da respetiva participação, sobre um assalto feito por marítimos a umas barcas que continham peixe e o lançamento do mesmo ao mar pelos referidos marítimos.³³¹

Apesar de serem mencionados os pescadores das armações e hipotéticas greves, não foram esclarecidas as causas que estiveram na origem dos motins referidos. Nem tal pareceu importante à autoridade marítima local, nas várias comunicações que efetuou com as outras autoridades. As convulsões políticas existentes à época deverão ter estado na origem dos mesmos. Os acontecimentos relatados ilustram o apoio, que as outras autoridades e forças existentes em Sesimbra podiam dar à Delegação Marítima, quando tal se tornava necessário.

³²⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, pp.364-365.

³²⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.375.

³³⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.377.

³³¹ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.384.

Eventos sociais e desportivos

Os Delegados Marítimos eram frequentemente convidados para os eventos sociais, desportivos e religiosos, que ocorriam em Sesimbra, sendo a respetiva delegação solicitada por vezes a dar apoio a alguns acontecimentos realizados nessa vila. São mencionadas abaixo algumas situações desse tipo.

Em 29 de Agosto de 1923 a Associação Naval de Lisboa enviou ao Delegado Marítimo uma comunicação, que mencionava o seguinte:

«Realizando-se no próximo domingo dia dois de Setembro, uma regata de vela, organizada por esta associação, e sob o patrocínio do Exmo. Sr. Ministro da Marinha, no percurso de Lisboa a Setúbal, vimos por este meio solicitar a V. Ex^a o favor de mandar comunicar para o Clube Naval Setubalense, por telegrama, a passagem dos barcos e pelo seu número, de frente desse porto. Todas as despesas referentes a esses telegramas, etc., serão gostosamente pagas por nós...Os barcos serão quatro e largarão de Lisboa às 7 ½ horas da manhã».³³²

Na margem do impresso da referida comunicação está escrito que foi comunicado pelo telefone a passagem de três barcos, não se tendo visto passar o quarto e que a despesa efetuada pela chamada tinha sido 1\$50.

Em 21 de Agosto de 1926 a Sociedade Musical Sesimbrense pediu autorização ao Delegado Marítimo para, durante a regata a realizar no dia seguinte dentro da baía, poder queimar algum fogo do ar.³³³ Em 6 de Setembro desse ano foi enviada pela mesma sociedade uma comunicação ao referido delegado, agradecendo as bandeiras emprestadas para o embelezamento do arraial que tinha sido efetuado.³³⁴

Faz-se ainda referência à comunicação de 27 de Agosto de 1926 enviada pela “União Foot-Ball Cezimbra”³³⁵, em que era solicitada autorização para efetuar no domingo dia 29 pelas 11 horas, duas corridas de natação na baía de Sesimbra, nas

³³² AHM, 313 - DMS, Nº 41 - PD 1923.

³³³ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

³³⁴ Idem.

³³⁵ O impresso da “União Foot-Ball Cezimbra” referia que aquela associação tinha sido fundada em 27/01/1915 e que a sua sede era no edifício dos Bombeiros Voluntários de Sesimbra, referia ainda as seguintes modalidades: Foot-Ball; Natação; Desportos Atlético, etc.

distâncias de 100 e 400 metros. Era igualmente solicitado ao Delegado Marítimo, que fosse enviado um empregado da delegação, a fim de ajudar na fiscalização dessas provas.

8.5 - OS FARÓIS

Iremos fazer referência a diversos acontecimentos relacionados com os faróis existentes na costa de Sesimbra. Farol do Cabo Espichel, Farol do Forte do Cavalo e Farolins existentes na fortaleza da vila.

Até ao ano de 1892, altura em que passaram a ser tutelados pela Marinha, os faróis pertenceram a diversas entidades. Refere-se em seguida a cronologia desses acontecimentos.³³⁶

1758 - O Marquês de Pombal mandou publicar um alvará com força de lei, passando os faróis a estar integrados numa organização oficial, competindo a responsabilidade da sua instalação à Junta de Comércio;

1835 - O serviço de faróis passou para a dependência do Ministério da Fazenda;

1852 - O serviço de faróis transitou para o Ministério das Obras Públicas;

1864 - Foi nomeada uma comissão para estudar a passagem do serviço de faróis para o Ministério da Marinha;

1865 - O Almirante Pereira da Silva presidente da referida comissão passou ser o responsável pelo serviço de faróis;

1868 - O serviço de faróis passou de novo para a gestão do Ministério das Obras Públicas, tendo sido criada a Direção Geral de Telégrafos e Faróis;

1880 - Fusão da Direção dos Telégrafos e Faróis com a dos Correios, resultando na Direção Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis;

1892 - Fragmentação da Direção Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis, tendo os faróis passado a serem tutelados pela Marinha.

8.5.1 - O FAROL DO CABO ESPICHEL

Comecemos por fazer referência aos acontecimentos mais relevantes da história do Farol do Cabo Espichel, que ocorreram até ao ano de 1926:³³⁷

³³⁶ Cecília Matias, "Farol do Cabo Espichel", *SIPA - Sistema de Informação para o Património Arquitetónico*, Lisboa, Direção-Geral do Património Cultural, 2008, pp.4-5.

³³⁷ *Ibidem*, pp.4-5.

- O Farol do Cabo Espichel foi construído em 1790, a cerca de 600 metros do santuário já aí existente;

- Até 1865 utilizava o azeite como combustível, passando a partir de 1866 a utilizar a incandescência pelo vapor do petróleo. A luz era de cor branca e fixa;

- Em 30 de Maio 1886 o farol passou a funcionar com uma nova lanterna, um aparelho iluminante de primeira ordem rotativo com quatro clarões, uma máquina de relojoaria para a rotação e um aparelho iluminante utilizando a incandescência pelo vapor de petróleo. Foi também dotado de um sinal sonoro junto à falésia;

- Em 1900 o corpo do edifício anexo à torre foi aumentado para ambos os lados;

- Em 1925 o sinal sonoro foi substituído por uma sereia a ar comprimido;

- Em 1926 foram montados os geradores para a eletrificação do farol.

Na carta de navegação apresentada em anexo, datada de 1882, é referido que o Farol do Cabo Espichel tinha luz fixa branca e 18 milhas de alcance. Na carta de navegação datada de 1928, também em anexo, é referido que tinha as seguintes características: “Gp (4) Rl.30seg.165^m30M. SinNev.15seg”.³³⁸

Transcreve-se em seguida a informação bastante elucidativa, respeitante ao estado do Farol do Cabo Espichel, que foi publicada em 1872 na *Revista das Obras Públicas e Minas*, no capítulo intitulado “Descrição circunstanciada do estado dos faróis existentes no Continente de Portugal, e melhoramentos de que careciam em Outubro de 1865”.

«Farol do cabo Espichel

Estado atual (*Em nota inicial: Este estado atual refere-se a 1865*)

Está colocado este farol sobre o cabo de Espichel que serve de limite a duas grandes enseadas: a que lhe fica ao N. dá entrada para o porto de Lisboa, a que lhe diz pelo S. pertence à entrada do porto de Setúbal A sua latitude é de 38° 24'50'' N. e longitude 0° 4' 59'' O. achando-se elevado sobre o nível do mar 159^m,98.

A luz deste farol é fixa e branca produzida por dezassete candeeiros de Argand com refletores parabólicos, distribuídos na respetiva árvore em três ordens horizontais, formando um sector iluminado de 260°; com seis candeeiros na primeira ordem, cinco na segunda e seis na terceira tendo um alcance de 13 milhas.

³³⁸ Grupo de 4 relâmpagos em 30 segundos, 165 metros de altura, alcance 30 milhas. Sinal de nevoeiro em cada 15 segundos.

A lanterna que abriga o aparelho tem 6^m,80 de altura com seis faces de 1^m,30 cada uma de largo. A cúpula tem uma chaminé no vértice que dá suficiente tiragem ao fumo; mas faltam-lhe em roda tubos para a ventilação, e não tem para-raios.

O edifício em que assenta a lanterna é uma torre hexagonal formada de três corpos construídos de grossas paredes de alvenaria...A altura de todo o edifício desde a base da torre até ao vértice da lanterna é de 30^m,70.

Data a construção deste farol do ano de 1790, tendo sido reformado em 1817, 1846 e 1848.

Em roda e ligado ao primeiro corpo da torre deste farol há um edifício com telhado e que tem por base um retângulo de 22^m,80 por 10^m,72 com quatro casas para residência do faroleiro e depósito de azeite com três tanques de pedra, que podem receber 100 almudes ou 1.695 litros de azeite. Todo este edifício é circundado de um muro de vedação com uma cancela de ferro para o lado do nascente.

Neste farol não há relógio para regular o serviço.

As últimas obras neste farol tiveram lugar em 1850, sendo reparado todo o edifício, e caiado e pintadas as madeiras e a lanterna por dentro e por fora.

Para o serviço deste farol há só um faroleiro, que tem um homem a quem paga para o coadjuvar, o que bem mostra a necessidade de haver ali mais outro faroleiro para se alternarem naquele serviço principalmente de noite.

Melhoramentos a fazer

As obras de que precisa atualmente este farol são as seguintes:

Concertos nos telhados do edifício que envolve o primeiro corpo da torre; Reparos no forro dos tetos das casas do dito edifício; Revestimento de azulejos em fachas brancas e vermelhas nas paredes exteriores; Caiação interior; Uma cancela de ferro fundido na entrada do pátio.

Quanto ao aparelho ótico seria muito conveniente, que fosse substituído por outro lenticular com outra lanterna adequada, mas enquanto isto não se pode realizar, carece de: Refletores espelhados de novo; Ventiladores para a lanterna; Para-raios com o competente condutor; Reparações no caminho da praia da Baleeira, por onde se fornece este farol».³³⁹

³³⁹ Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, *Revista das Obras Públicas e Minas, Ano III-Tomo III*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1872, pp.166-168.

Em 1865 existia no Cabo Espichel um único faroleiro e uma outra pessoa, a quem este pagava para o ajudar. A partir de 1892 com a passagem dos faróis para a tutela da Marinha, a informação relativa aos faroleiros passou a estar mencionada nas *Listas da Armada*. O Farol do Cabo Espichel costumava ter então 4 ou 5 faroleiros ao seu serviço, como se pode constatar no Quadro 18 apresentado em apêndice.

Após terem sido mencionados diversos aspetos relativos ao Farol do Cabo Espichel, iremos fazer referência a um trágico acontecimento, que vitimou um faroleiro que aí prestava serviço.

Em 17 de Março de 1922, o Chefe do Farol do Cabo Espichel comunicou ao Delegado Marítimo, que no dia anterior estando no farol, tinha sido informado por Crispim da Piedade, individuo que por ali se empregava na pesca à cana, que tendo saído de casa para ir pescar, tinha visto o faroleiro auxiliar José Inácio de Carvalho, pescando numa pedra a que costumavam chamar “Segredo do Mar”. Como o mar estava muito agitado, tinha-se sentado na rocha a vê-lo a pescar, tendo ele fugido por duas vezes a duas ondas mais altas, continuando porém a pescar, até que formando-se uma onda mais alterosa o tinha coberto por completo, deitando-o abaixo da pedra e que o tinha visto ainda no mar, já distante de terra, tendo em seguida desaparecido de vez. Crispim da Piedade referia ainda, que tendo contado o ocorrido na localidade, tinham-se dirigido ao local algumas pessoas, que porém nada tinham presenciado.³⁴⁰

Dois dias depois, em 19 de Março, o Chefe do Farol do Cabo Espichel enviou uma nova comunicação ao Delegado Marítimo, na qual mencionava o seguinte:

«Sobre o desastre ocorrido ao faroleiro auxiliar José Inácio de Carvalho em 16 do corrente, cumpre-me informar a V. Ex^a o seguinte:

É uso de todos os indivíduos que aqui vão pescar, irem munidos de uma saca para nela trazerem o peixe caso o apanhem, o que o faroleiro Carvalho também fez pois a viúva diz ter-lhe ele pedido uma saca quando saiu de casa.

Sucede porém que ontem de manhã foi por um empregado da Estação Semafórica vista a saca na pedra onde o faroleiro Carvalho esteve pescando.

Como parecesse extraordinário o mar ter arrebatado o faroleiro e não levar a saca, e o facto de ter-se dado o desastre em 16, e em 18 de manhã estar ainda a saca na pedra o

³⁴⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

que prova o mar não ter ali chegado, e a circunstância do faroleiro não viver na melhor das harmonias com o Crispim da Piedade (o individuo que participou ter visto o mar arrebatado o faroleiro) a viúva do mesmo faroleiro telegrafou ao Sr. Administrador do Concelho o qual pouco depois comparecia nesta localidade fazendo algumas investigações e mandando o dito Crispim comparecer hoje pela uma da tarde na Administração do Concelho. A saca foi o faroleiro Abel Abílio Ribeiro e outro individuo buscá-la lá abaixo à pedra, levando-a o Sr. Administrador para Sesimbra».³⁴¹

Será de referir, que nove anos antes, em 26 de Agosto de 1913, o Delegado Marítimo em funções na altura, tinha enviado ao Administrador do Concelho um ofício, no qual lhe dava conhecimento de diversas agressões levadas a cabo pelo referido individuo, Crispim da Piedade.³⁴² Não foi encontrada informação do que aconteceu depois, na sequência das investigações levadas a cabo pelo Administrador do Concelho.

O Delegado Marítimo teve conhecimento do acidente no próprio dia em que ele ocorreu, 16 de Março de 1913, por telegrama de autoria da Estação Semaforica. No dia seguinte logo de manhã, recebeu um telegrama do Chefe do Farol dando conta do mesmo acontecimento. Mais adiante, por motivos que na altura serão mencionados, será feita nova referência a esses 2 telegramas.

Será ainda de referir, que após ter enviado o telegrama ao Delegado Marítimo em 17 de Março, o Chefe do Farol do Cabo Espichel enviou uma comunicação escrita a esse delegado, relatando de forma pormenorizada o que tinha sucedido, que foi atrás mencionada logo no início do presente assunto.

8.5.2 - O FAROL DO FORTE DO CAVALO

O farol do Forte do Cavalo está situado no antigo Forte de S. Teodósio cuja construção terminou em 1652. As obras para instalação e montagem do farol começaram em 12 de Novembro de 1895. No dia 15 de Setembro de 1896, o farol começou a funcionar tendo uma luz fixa de cor vermelha, sendo a fonte luminosa constituída por um candeeiro de 2 torcidas de reservatório inferior. Em 1927 as características foram

³⁴¹ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

³⁴² AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.10.

alteradas para luz fixa, branca, com ocultações regulares. O farol tinha na altura um dispositivo mecânico de relojoaria para efetuar o movimento do aparelho.³⁴³

Contrariamente ao Farol do Cabo Espichel, o Farol do Forte do Cavalo foi sempre tutelado pela Marinha, dado ter sido construído após 1892, altura em que essa entidade passou a tutelar os faróis existentes.

Em 30 de Setembro de 1896 a Delegação Marítima comunicou à Capitania de Setúbal que o farol da Ponta do Cavalo tinha acendido pela primeira vez no dia 15 desse mês, tendo funcionado até então com toda a regularidade. Quanto ao Farol do Cabo Espichel, não constava que durante o trimestre findo tivesse havido alguma interrupção no seu funcionamento.³⁴⁴

Na carta de navegação “Costa Oeste de Portugal entre e o Cabo da Roca e o Cabo de Sines” de 1928, apresentada em anexo, é referido que o Farol do Forte do Cavalo tinha as seguintes características “Oc.7seg. 38.^m 10M “. ³⁴⁵

O Farol do Cavalo tinha habitualmente 2 faroleiros, como se pode constatar no *Quadro 18 - Lista do Pessoal da Delegação Marítima de Sesimbra - 1892/1926*, em apêndice.

Frequentemente o lugar de faroleiro ajudante era desempenhado por uma faroleira, mulher do chefe do farol. Faz-se em seguida referência a três situações em que tal aconteceu:

- Faroleiro auxiliar Domingos Manuel que iniciou funções em 5/09/1896 e faroleira ajudante Isidora Maria que iniciou funções em 30/09/1896. Estiveram ao serviço pelo menos até ao final de 1902, dado constarem na *Lista da Armada* desse ano;

- Faroleiro auxiliar José de Carvalho Júnior que iniciou funções em 27/04/1903 e faroleira ajudante Gestrudes Clara que iniciou funções em 5/06/1903. Estiveram ao serviço pelo menos até ao final de 1905, dado constarem na *Lista da Armada* desse ano;

- Em 25 de Março de 1911 a Capitania de Setúbal comunicou à Delegação Marítima de Sesimbra que por provisão do dia 17 desse mês, tinha sido nomeada faroleira

³⁴³ Farol do Forte Cavalo, Autoridade Marítima Nacional.
(<https://www.amn.pt/DF/Paginas/FaroldoForteCavalo.aspx>), [14/10/2022].

³⁴⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 97 - RCE 1891/97, nº 33 Cap.

³⁴⁵ Ocultações em cada 7 segundos, 38 metros de altura, alcance de 10 milhas.

ajudante do farol do Forte do Cavalo, Rosa de Jesus, mulher do chefe do mesmo farol, a qual deveria ser imediatamente mandada prestar ali serviço.³⁴⁶

8.5.3 - OS FAROLINS DE SESIMBRA

A existência de armações na baía de Sesimbra, nem sempre convenientemente sinalizadas, dificultava o acesso à referida baía e à sua praia, especialmente durante a noite. Numa altura, em que a luz elétrica ainda não tinha chegado àquela vila, que se encontrava quase às escuras após o pôr-do-sol, havia uma notória falta de pontos de referência em terra, que ajudassem os marítimos na sua navegação.

De forma ao acesso ficar livre de obstáculos, chegou mesmo a ser colocada a hipótese de não serem permitidas armações na baía, o que não seria fácil de implementar dado os interesses em causa. Houve assim a necessidade de sinalizar com farolins um enfiamento, que permitisse o acesso e a saída da referida baía, de forma segura, durante a noite.

Consciente dessa necessidade, em 4 de Agosto de 1911, o Delegado Marítimo enviou à Capitania de Setúbal um ofício, no qual era mencionado o seguinte:

«Estando atualmente em Sesimbra o capitão-tenente Ernesto Tavares de Almeida Carvalho, procedendo sob as ordens da Comissão Central de Pescarias à marcação dos locais das armações e estabelecimento das balizas em terra para esse fim e sendo de absoluta necessidade para a entrada neste porto o estabelecimento de duas luzes que deixem o caminho para o fundeadouro livre das armações, propõe a delegação marítima aproveitar os trabalhos e a permanência aqui daquele oficial, que sejam estabelecidos dois faróis brancos com o alcance de duas a três milhas dando o enfiamento mais conveniente para este fim. Dois faróis de estai de navegação iluminados a acetileno...Era um melhoramento muito importante a introduzir neste porto e a sua falta tem-se feito sentir, sobretudo no Inverno por as armações não poderem ter sempre acesas as luzes regulamentares.

O Comandante da canhoeira Zaire poderá informar da necessidade destes faróis pois já por mais de uma vez tem sentido a sua falta.

³⁴⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

Por proposta da Comissão local de Socorros a Náufragos estabeleceu este Instituto uma amarração para barcos até 300 toneladas se amarrarem quando tenham que permanecer no porto debaixo de temporal, por não poderem safar-se a tempo.³⁴⁷ Poderia esta boia ser indicada, quando houver probabilidade de mau tempo, por duas luzes encarnadas de pequeno alcance (meia milha o máximo) estabelecidas na estação do salva-vidas...As referidas luzes também indicariam a boia da espia dos Socorros a Náufragos para quando o salva-vidas ou qualquer outra embarcação quisesse varar de noite».³⁴⁸

A instalação dos farolins foi autorizada, sendo a solução aprovada algo diferente da proposta acima mencionada. Houve mesmo a necessidade de se efetuar um termo de concessão, sujeito a várias condições, feito pelo Ministério da Guerra ao da Marinha em 14 de Outubro de 1914, a autorizar a colocação de luzes na Fortaleza.³⁴⁹

Em 27 de Novembro de 1914 o Delegado Marítimo deu conhecimento à 3ª Repartição da Direcção Geral de Marinha dos orçamentos que tinha obtido relativos à colocação dos farolins, como em seguida se refere:

«Comunica-se que para o trabalho de colocação de luzes na fortaleza de Sesimbra, para enfiamento da entrada e saída das embarcações, apareceram dois concorrentes, Julião José Vieira e Ernesto Mendes Pirra.

O 1º apresentou o orçamento de 14\$50 para as duas luzes vermelha no cunhal N.W. e verde na 16ª pedra do parapeito Sul, simples chapas de ferro, chumbadas na cantaria, e 28\$70 para a luz vermelha na vigia W., colocada num prato de chapa de ferro de corrediça, fixa ao mesmo parapeito por varões, e pintura das ferragens.

O 2º pelo mesmo trabalho apresenta o orçamento de 15\$40 para as duas primeiras luzes e 29\$80 para a 3ª luz».³⁵⁰

Em 19 de Dezembro de 1914 foi aprovado o 1º orçamento no valor de 43\$20.³⁵¹ Pode-se assim proceder à montagem dos referidos farolins, que tinham sido enviados já em 6 de Agosto, para a Delegação Marítima de Sesimbra, via terrestre a partir de Cacilhas juntamente com 2 caixas com petróleo para os referidos farolins.³⁵²

³⁴⁷ Existem outras comunicações fazendo referência à boia do salva-vidas.

³⁴⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 107 - RCE 1910/11, pp. 407-408.

³⁴⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15, ofício de 8/10/1914 da Direcção Geral da Marinha à DMS.

³⁵⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p. 270.

³⁵¹ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15, ofício de 19/12/1914 da Direcção Geral da Marinha à DMS.

³⁵² AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15, ofício de 6/08/1914 da Direcção Geral da Marinha à DMS.

Em 31 de Julho de 1915 a Direção Geral da Marinha, 3ª Repartição comunicou à Delegação Marítima, que se ia apresentar naquela delegação o faroleiro auxiliar Francisco José Pineu, para tomar a seu cargo as luzes de direção da Enseada de Sesimbra. A casa destinada à sua morada era a que tinha sido já alugada. Solicitava também, que fossem dadas as instruções necessárias para que as luzes comesçassem desde logo a funcionar, porquanto tinham já sido anunciadas no “Aviso aos Navegantes” nº 4 de 4/05/1915.³⁵³

A 3ª Repartição enviou um novo ofício à Delegação Marítima em 10 de Agosto de 1915, no qual era solicitado que fosse entregue ao faroleiro auxiliar o petróleo, farolins e demais material, que estava depositado naquela delegação, ficando ele responsável pela sua guarda. Referia ainda, que os farolins vermelhos deviam acender de imediato, ficando ao cuidado daquela delegação determinar as noites em que deveria ser aceso o farol verde, assim como as respetivas ordens ao faroleiro nesse sentido.³⁵⁴

O Aviso aos Navegantes relativo aos farolins de Sesimbra referia o seguinte:

«Enseada de Sesimbra - Aviso aos Navegantes nº 4 de 4/05/1915 - Estabelecimento de 3 luzes de direção - Na fortaleza de Sesimbra foram estabelecidas três luzes de direção destinadas a facilitar o ingresso ao fundeadouro, a saber:

1ª Luz posterior - Fixa vermelha, situada no cunhal NW da fortaleza e ficando a 22,5 m acima do nível do mar; 2ª Luz anterior - Fixa, vermelha, situada junto da guarita SW da mesma fortaleza, ficando 10 m acima do nível do mar; 3ª Luz anterior - Fixa, verde, colocada sobre o parapeito da cortina Sul da mesma fortaleza e ficando 10 m acima do nível do mar.

O enfiamento dado pela primeira e segunda luzes, o qual se marca por 4º NE, indica a passagem entre as armações de sardinha, denominadas Cavalo e Remexida.

O enfiamento dado pela primeira e terceira luzes, o qual se marca por 22,5º NW, indica a passagem entre as armações denominadas Remexida e Torre, servindo este apenas nas ocasiões em que o vento não permita às embarcações de pesca a saída por aquele outro enfiamento».³⁵⁵

³⁵³ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

³⁵⁴ Idem.

³⁵⁵ AHM, 12 - Faróis, 686 - Forte do Cavalo e outras luzes Sesimbra.

O “Projeto para a colocação de luz de enfiamento em Sesimbra” de 31 de Dezembro de 1913, da Direção Geral da Marinha, referia que a entrada e saída das embarcações a vapor e à vela com vento de feição, fazia-se preferencialmente entre as armações “Cavalo” e “Remexida”. Porém, quando se levantava vento de sudoeste, que obrigava as embarcações fundeadas a fazerem-se ao mar, a bordada na saída não dava para passar entre as referidas armações vendo-se obrigadas a sair entre as armações “Remexida” e “Torre”. Convinha assim assinalar essa passagem, com um enfiamento.³⁵⁶

Indiciando ter havido alterações posteriores relativas à luz verde, será de referir o ofício de 5 de Novembro de 1926 enviado pela Direção de Faróis à Delegação Marítima de Sesimbra, comunicando que tinha sido autorizado a efetivação das obras na casa do faroleiro do Forte do Cavalo e a instalação do farolim verde na Fortaleza daquela vila.³⁵⁷

Na carta de navegação “Costa Oeste de Portugal entre e o Cabo da Roca e o Cabo de Sines” de 1928, apresentada em anexo, está bem assinalado o enfiamento dado pelos dois farolins vermelhos “2 F. Vm 10/22.^m 4M”³⁵⁸. Porém o enfiamento que utilizava o farolim verde, não se encontra aí representado.

O funcionamento dos farolins acima referidos era uma operação dispendiosa. Além dos equipamentos e do combustível, era também necessário haver faroleiros que executassem diariamente essas funções.

Tal como no Farol do Cavalo, houve também faroleiras adstritas aos farolins de Sesimbra. Em 3 de Abril de 1916 a Direção Geral da Marinha comunicou à Delegação Marítima, que tinha sido nomeada para o lugar de faroleira ajudante Marcelina Rosa Renta, que estava já nessa altura em serviço nas luzes do porto de Sesimbra.³⁵⁹

³⁵⁶ AHM, 12 - Faróis, 686 - Forte do Cavalo e outras luzes Sesimbra.

³⁵⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

³⁵⁸ Dois faróis com luz fixa, vermelhos, a 10 e a 22 metros de altura, com o alcance de 4 milhas.

³⁵⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

8.5.4 - O ABASTECIMENTO DOS FARÓIS

Vamos fazer em seguida referência ao transporte de combustível e de outros materiais para os faróis situados na zona de Sesimbra, sendo mencionados de forma particular alguns transportes efetuados no ano de 1920.

Abastecimentos efetuados em 1920

São em seguida referidos 3 transportes de combustível efetuados para os faróis da zona de Sesimbra:

- A “Nota de Entrega”, assinada pelo Imediato do rebocador *Bérrio* Fernando Abrantes Pedroso, datada de 24 de Fevereiro de 1920, mencionava que se remetia para Delegação Marítima de Sesimbra 40 caixas com petróleo com destino ao farol do Cabo de Espichel.³⁶⁰

Posterior comunicação, enviada de Lisboa no dia 26, pelo Chefe da repartição, referia que 1 caixa era para Sesimbra e as restantes 39 para o Cabo Espichel.³⁶¹

- Outra remessa de 28 caixas com petróleo foi enviada a bordo do rebocador *Bérrio*, sendo 5 para o Forte do Cavalo, 22 para o Cabo Espichel e 1 para Sesimbra, conforme estava mencionado no ofício enviado pela 4ª Direção Geral do Ministério da Marinha em 19 de Abril de 1920 à Delegação Marítima.³⁶²

Em 26 de Abril o Chefe do Farol do Cabo Espichel enviou uma comunicação ao Delegado Marítimo, relativa ao transporte de Sesimbra para o farol, na qual era referido:

«Se comunica que o carroceiro que em 21 do corrente conduziu 22 caixas de petróleo para este farol, deixou as caixas na povoação dizendo não poder vir ao farol devido ao mau estado do caminho para o farol; e ser esta a ordem que do patrão tinha recebido. Guardei o petróleo numa casa, e falei a um carro de bois (único veículo que pode vir até ao farol) para o conduzir para o farol. Junto se envia a requisição de fundos, nº 14, na importância de 3\$00 para pagamento do citado carroto».³⁶³

³⁶⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

³⁶¹ Idem.

³⁶² Idem.

³⁶³ Idem.

- Em 22 de Setembro de 1920 a 4ª Direção Geral enviou novo ofício à Delegação Marítima, em que referia que o vapor *Patrão Lopes*, devia desembarcar na semana seguinte 163 caixas com petróleo, sendo 137 para o Cabo Espichel, 9 para Sesimbra e 17 para o Forte do Cavalo. Seguia também nesse transporte 5 caixotes com material a distribuir pelos diversos locais.³⁶⁴

Entretanto ficou mau tempo, não se podendo efetuar o transporte previsto. Em 5 de Outubro o Chefe do Farol do Cabo Espichel informou a Delegação Marítima, que só tinha petróleo para mais 7 noites e pedia o envio urgente do combustível via terrestre.³⁶⁵

No dia 11 de Outubro enviou nova informação, que referia o seguinte:

«Comunico a V. Ex^a que o petróleo que tinha em depósito finda com o consumo da noite de amanhã, começando depois (dia 13) a consumir o petróleo das quatro latas que V. Ex^a para aqui mandou, as quais dão apenas para o consumo de quatro noites, pois o farol está consumindo atualmente entre doze quilos e duzentas e doze quilos e quinhentas gramas de petróleo, aumentando este consumo conforme as noites também vão sendo maiores.

No dia 6 do corrente recebi da Repartição um telegrama nos seguintes termos: "Caso absoluta necessidade vá ao Forte do Cavalo buscar 100 quilos de petróleo e a Sesimbra 60 quilos».³⁶⁶

A situação deve ter ficado resolvida, pois em 13 de Outubro em nova comunicação que enviou ao Delegado Marítimo, já não era referida a escassez do petróleo, mas que devido ao começo dos trabalhos da lavoura, o preço de cada carroto para o seu transporte, tinha passado de 11\$00 para 18\$00.³⁶⁷

Outros abastecimentos

Outras comunicações de cariz semelhante existem em arquivo³⁶⁸, compreendendo o período de 1919 a 1926. Será de crer que nos anos anteriores, fosse igualmente enviado o petróleo para Sesimbra via marítima, sendo daí expedido via terrestre para o Farol do

³⁶⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

³⁶⁵ Idem.

³⁶⁶ Idem.

³⁶⁷ Idem.

³⁶⁸ AHM, 313 - DMS.

Cabo Espichel. O petróleo destinado ao Farol do Cavalo deveria ser logo descarregado na Angra existente perto desse farol.

Fazendo fé na informação publicada em 1872 na *Revista das Obras Públicas e Minas*, relativa ao Farol do Cabo Espichel, já antes referida, o abastecimento era feito nessa altura através da praia da Baleeira.³⁶⁹ Refira-se que até 1896, altura em que o Farol do Cavalo começou a funcionar, aquele era o único farol existente na zona de Sesimbra, fazendo sentido descarregar-se o combustível ou outros materiais naquela praia perto do Cabo Espichel, evitando-se assim o transporte por terra de Sesimbra para esse cabo.

Como já referido, o Farol do Cabo Espichel começou a utilizar a incandescência pelo vapor do petróleo a partir do ano de 1866. Era necessário utilizar porém um outro combustível na fase inicial do processo. Em 26 de Agosto de 1923 o chefe desse farol comunicou ao Delegado Marítimo, que não tinha álcool desnaturado para aquecimento dos vaporizadores senão até ao dia 6 ou 8 do mês seguinte, porque não tinha ainda recebido o material que requisitara no mês de Abril.³⁷⁰

O petróleo era fornecido em latas que transportavam entre 12,2 a 12,5 quilogramas de petróleo, fazendo fé na comunicação de 11 de Outubro de 1920 anteriormente referida. Essas latas, que levavam cerca de 15 litros³⁷¹ eram depois vendidas, após várias consultas, de forma a serem reutilizadas. Faz-se em seguida referência a uma comunicação relativa a uma dessas situações.

Em 13 de Novembro de 1920 a 4ª Direção Geral comunicou à Delegação Marítima de Sesimbra, que naquela data tinha sido determinado aos chefes dos faróis daquela delegação, para venderem ao senhor Adelino Abranches, de Cacilhas, todas as caixas e latas de petróleo vazias, à razão de 1\$30 cada caixa com 2 latas vazias, e para entregarem nessa delegação a importância total da referida venda, solicitando que fosse depois enviada aquela repartição o valor por vale de correio.³⁷²

Refira-se ainda, que o Farol de Cacilhas era utilizado para guardar os materiais de farolagem, que tendo atravessado o Tejo aguardavam transporte terrestre para Sesimbra.

³⁶⁹ Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, *Revista das Obras Públicas e Minas*, Ano III-Tomo III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1872, pp. 166-168.

³⁷⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 41 - PD 1923.

³⁷¹ 12,5 Kg / 0,800 Kg/Lt ≈ 15,6 Lt.

³⁷² AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

8.6 - O SEMÁFORO DO CABO ESPICHEL, O TELÉGRAFO E OS TELEFONES

Vamos em seguida fazer referência à Estação Semafórica do Cabo Espichel, que fazia a comunicação com os navios nesse ponto peculiar da costa e que mantinha as autoridades informadas, do que se ia passando em seu redor. Essa estação situada a 400 metros a sudoeste do farol numa estreita faixa de terra, perto das arribas e com boa visibilidade em redor, estava ligada à rede telegráfica por onde comunicava com o resto do país. Faremos igualmente referência à implantação das redes telegráfica e telefónica na região de Sesimbra.

Entidades responsáveis

Menciona-se em seguida os vários organismos, que tutelaram as comunicações em Portugal, durante o período em estudo:³⁷³

- 1856 Direcção-Geral dos Telégrafos do Reino (1856/1869);
- 1864 Direcção-Geral dos Correios e Postas do Reino (1864/1880);
- 1869 Direcção-Geral dos Telégrafos e Faróis (1869/1880);
- 1880 Direcção-Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis (1880/1892);
- 1892 Direcção dos Serviços Telégrafo-Postais (1892/1911);³⁷⁴
- 1911 Criação da Administração-Geral dos Correios e Telégrafos, que era dotada de autonomia administrativa e financeira.

8.6.1 - A REDE TELEGRÁFICA

Comecemos por mencionar alguns dados relativos à implantação da rede telegráfica eléctrica em Portugal.

Em Abril de 1855, o Governo português celebrou um contrato com a empresa francesa Bréguet para regulamentar a instalação das primeiras linhas telegráficas no país. A 16 de Setembro, concretizou-se o primeiro troço de linhas telegráficas, com cerca de

³⁷³ Maria Fernanda Rollo, *História das Comunicações em Portugal, Da Direcção-Geral dos Telégrafos do Reino à Portugal Telecom*, 1ª Edição, Lisboa, Edições tinta-da-china, 2009, p.27.

³⁷⁴ Em 1892 deu-se a fragmentação da Direcção Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis, tendo a tutela dos faróis passado para a Marinha.

25 km que ligava o Terreiro do Paço às Cortes e ao Palácio das Necessidades e que servia também para contactar Sintra. O aumento de linhas telegráficas em Portugal foi acontecendo de uma forma célere, passando a 677 km no ano seguinte e a 1.571 km no final do ano de 1857. A cobertura telegráfica foi-se expandindo grandemente chegando nos finais de 1863 até Espanha. Nessa fase inicial o serviço telegráfico era usado em exclusivo pelo Estado, não havendo necessidade de haver taxas telegráficas.³⁷⁵

A linha telegráfica de Setúbal para o Cabo Espichel foi construída em 1870, tinha 36 km de comprimento e um único fio. Essa linha com o custo de 1.655\$610 foi autorizada por portaria de 14 de Outubro de 1870.³⁷⁶

Em 7 de Agosto de 1876 foi aberta ao público a Estação Telegráfica de Sesimbra. A linha que ligava essa povoação a Santana, local por onde passava já a linha de Setúbal para o Cabo Espichel, tinha cerca de 2,5 Km de extensão e era constituída por 2 fios. Essa linha autorizada por portaria de 15 de Maio de 1876 e tinha tido o custo de 91\$190.³⁷⁷

Em 1876 existiam já 102 estações telegráficas do Estado (primeira ordem); 45 estações telegráficas de câmaras municipais (incluindo a de Sesimbra) e de companhias particulares (segunda ordem); 10 estações semafóricas com serviço telegráfico (primeira ordem) e ainda 4.077 Km de linhas telegráficas.³⁷⁸

Será ainda de referir, que o telégrafo foi inaugurado em Sesimbra independente do Correio, que existia aí há muitos anos. Em 1880 foram reunidos na Estação Telégrafo-Postal.³⁷⁹

Relativamente à Estação do Cabo Espichel, será de salientar a informação existente na nota manuscrita, pertencente ao Espólio de Godofredo Ferreira, que refere: *Cabo Espichel Telégrafo 1.09.1870 Correio desde 27.07.1915*.³⁸⁰

³⁷⁵ Fundação Portuguesa das Comunicações (em diante FPC).

<https://www.fpc.pt/pt/inauguracao-da-rede-telegrafica-eletrica-em-portugal/>, [6/11/1922].

³⁷⁶ Guilhermino Augusto de Barros, *Memória Histórica acerca da Telegrafia Elétrica em Portugal*, 2ª Edição, Lisboa, Edição da Publicidade e Propaganda dos CTT, 1944, p.79.

³⁷⁷ *Ibidem*, pp.104-106.

³⁷⁸ *Ibidem*, p.107.

³⁷⁹ FPC, Inauguração do Correio de Sesimbra, Julho/1961.

³⁸⁰ FPC, Godofredo Ferreira, Trabalhos de Investigação, Apontamentos fichas bibliografia, Cx1, Elementos sobre estações de correio em fichas ordenadas por ordem alfabética.

8.6.2 - A ESTAÇÃO SEMAFÓRICA DO CABO ESPICHEL

Vai-se fazer referência a alguns dados relativos às estações semafóricas em Portugal, ao pessoal da Estação Semafórica do Cabo Espichel e ainda aos telegramas enviados por essa estação.

As Estações Semafóricas

A Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar enviou um ofício ao Major General da Armada em 20 de Setembro de 1849, no qual referia que enviava o “Plano de um Telégrafo Comercial”, que tinha sido adotado pela Associação Comercial da Cidade do Porto e solicitava, que os Capitães dos Portos incentivassem as embarcações de cabotagem a seguirem esse mesmo plano.³⁸¹

Antes da criação do referido *telégrafo civil* na Foz do Douro, já tinha havido redes de comunicações utilizados pela Marinha, nomeadamente no Tejo e zona adjacente. A título de exemplo refira-se as instruções de 1817 denominadas “Combinação da Correspondência Telegráfica de Terra com a Marinha”.³⁸²

Faz-se em seguida referência a algumas informações relativas às estações semafóricas de uso civil, nas quais estava incluída a Estação Semafórica do Cabo Espichel.

O decreto de 29 de Dezembro de 1868³⁸³ referia que ficava adotado oficialmente para uso dos navios da marinha portuguesa e dos postos semafóricos o código comercial de sinais, redigido por Larkins. Referia também, que os navios do estado não estavam abrangidos pela obrigatoriedade de utilizar esse código, assim como as embarcações que fossem utilizadas exclusivamente em rios, na pesca ou na navegação costeira. O decreto referia ainda, que esse código utilizava bandeiras e balões e que o seu uso entrava em vigor em 1 de Junho de 1869.

³⁸¹ AHM, Doc. Avulsa, Índice 32, Telégrafo, Cx. 1305.

³⁸² Idem.

³⁸³ Diário do Governo nº 1 de 2 de Janeiro de 1869.

Os serviços semafóricos e telegráficos estavam intimamente ligados, sendo de grande utilidade em determinadas situações, como é referido no texto abaixo.

«Por ocasião do naufrágio do vapor inglês *Gibraltar*, em 1872, a firma Pinto Basto & C.^a, agente em Lisboa, dos armadores do referido navio, testemunhava à Direção Geral dos Telégrafos o seu agradecimento pela forma como era feito por todos os empregados o serviço telegráfico semafórico e salientava que a presteza e o zelo do chefe da estação de S. Julião, por ocasião do naufrágio referido, concorrera muito para a eficácia dos socorros e serviços de salvamento da carga, conservando a estação aberta permanentemente durante dois dias».³⁸⁴

A “Carta da Rede Telegráfica e dos Pharoes de Portugal e Ilha da Madeira” de 1878, com cópia em anexo, tem a legenda subdividida em duas partes, uma relativa à rede telegráfica e a outra aos faróis. Nela está representada a linha telegráfica, que existia de Setúbal ao Cabo Espichel, assim como as respetivas estações. Pode-se verificar também, que em Sesimbra a estação telegráfica estava a cargo do município, que o Cabo Espichel tinha uma estação telegráfica de serviço semafórico, funcionando até às 9 horas da noite e que o farol aí existente era lenticular, de luz fixa e com 13 milhas de alcance.

Em 1897 existiam 13 Estações Semafóricas: Cabo Carvoeiro; Cabo Espichel; Cascais; Ilhéu (Funchal); Luz (Foz do Douro); Oitavos (Lisboa); Ponta do Arnel (P. Delgada); Ponta da Ferraria (P. Delgada); Ponta do Pargo (Funchal); Ponta de S. Lourenço (Funchal); Sagres; S. Julião da Barra e Viana do Castelo.³⁸⁵ Em 1910 existiam mais 2 estações, a de Leixões e a dos Capelinhos no Faial.³⁸⁶

As estações semafóricas passaram em 1931 para o Ministério da Marinha.³⁸⁷ Devido ao desenvolvimento das comunicações via rádio as estações semafóricas foram extintas em 5 de Dezembro de 1950.³⁸⁸

³⁸⁴ Guilhermino Augusto de Barros, *Memória Histórica acerca da Telegrafia Elétrica em Portugal*, 2ª Edição, Lisboa, Edição da Publicidade e Propaganda dos CTT, 1944, p.88.

³⁸⁵ AHM, Doc. Avulsa, Índice 32, Telégrafo, Cx. 1305, ofício enviado em 11/08/1897 pelo Diretor Geral dos Correios e Telégrafos ao Secretário do Conselho do Almirantado.

³⁸⁶ AHM, Doc. Avulsa, Índice 32, Telégrafo, Cx. 1305, mapa anexo ao ofício de 10/02/1910 enviado pela Direção Geral dos Correios e Telégrafos ao Diretor Geral da Marinha.

³⁸⁷ Decreto nº 19219, Diário do Governo nº 7/1931, Série I de 09/01/1931. Regulou a passagem para o Ministério da Marinha dos postos semafóricos da Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

³⁸⁸ Decreto-Lei nº 38:078, Diário do Governo I Série de 5/12/1950. Extinguiu as estações semafóricas do Ministério da Marinha e regulou a situação do respetivo pessoal.

O Pessoal da Estação Semafórica do Cabo Espichel

Tendo em consideração dois ofícios da Delegação Marítima de Sesimbra, relacionados com um auto levantado por essa delegação, o primeiro enviado ao Chefe da Estação Semafórica do Cabo Espichel em 22 de Setembro de 1913 e o segundo à Capitania de Setúbal no dia 25 desse mês, pode-se afirmar que a referida estação semafórica tinha nessa altura os seguintes funcionários:³⁸⁹

- Chefe da Estação, José Francisco Cirilo de Oliveira;
- 2º Semafórico, António Carvalho Júnior;
- Vigia do mar, António Rodrigues Penim Júnior.

Apresenta-se em anexo cópia do *Registo de Empregado* de António Carvalho Júnior (mencionado anteriormente), natural da Azoia, Sesimbra, filho de Antonio Carvalho e de Guilhermina Ribeiro, nascido em 9 de Março de 1887 e que serviu no Posto Semafórico do Cabo Espichel. Refere-se em seguida as diferentes etapas da sua carreira ao serviço desse posto semafórico:

- Foi admitido ao serviço na categoria de Vigia do Mar para o Cabo Espichel, por portaria de 19 de Novembro de 1907, com o vencimento diário de 400 réis;³⁹⁰
- Em 27 de Janeiro de 1912 foi promovido a 2º Semafórico por antiguidade com o vencimento anual de 288\$00;³⁹¹
- Nos termos do decreto nº 10.204 de 22/10/1924 foi classificado de Semafórico com o vencimento de categoria de 60\$00 e o de exercício de 12\$00;
- Em 1 de Agosto de 1931 transitou para o Ministério da Marinha em conformidade com o decreto nº 19219 de 9 de Janeiro de 1931.³⁹²

Os funcionários da Estação Semafórica reportavam várias situações ao Delegado Marítimo, não dependendo hierarquicamente dele ou de outro qualquer organismo da Marinha, até aí terem sido integrados no ano de 1931.

³⁸⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, pp.22-23.

³⁹⁰ Vencimento mensal 12\$000.

³⁹¹ Vencimento mensal 24\$000.

³⁹² Decreto nº 19219, Diário do Governo nº 7/1931, Série I de 09/01/1931. Regulou a passagem para o Ministério da Marinha dos postos semafóricos da Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

Nesse sentido, refira-se o ofício enviado ao Delegado Marítimo em 24 de Setembro de 1913, no qual o Chefe da Estação Semafórica, respondendo à solicitação para comparecer em Sesimbra, para prestar declarações relativas a uma ocorrência em averiguação, referia que lhe cumpria informar que deveria ser requisitado essa comparência ao Chefe dos Serviços Telegrafo Postais do Distrito de Lisboa.³⁹³

Telegramas da Estação Semafórica do Cabo Espichel

São referidos na presente dissertação vários telegramas enviados pela Estação Semafórica do Cabo Espichel para a Delegação Marítima de Sesimbra, relativos a diversos assuntos, como seja embarcações em apuros ou a pescarem ilegalmente, ataques de submarinos durante a Grande Guerra, etc., que realçam a importância que essa estação tinha reportando o que se passava em seu redor.

Apresenta-se em anexo cópia das seguintes comunicações provenientes da Estação Semafórica do Cabo Espichel:

- Telegrama recebido pela Delegação Marítima de Sesimbra, em 17 de Fevereiro de 1917, enviado do Espichel, referindo que um submarino desconhecido tinha torpedeado próximo àquele cabo uma chalupa canoa da picada e que a sua tripulação composta de 6 homens tinha sido recolhida por outra canoa da picada que seguia para aquela baía. O impresso de receção do telegrama tem o carimbo referindo: *Corr^o e Tel^o - Cezimbra - 17 FEV 17.*³⁹⁴

- Ofício nº 32 enviado em 20 de Junho de 1917 pelo Chefe da Estação José Francisco Cirilo de Oliveira ao Delegado Marítimo de Sesimbra, relativo às “Instruções sobre os Sinais indicando a Proximidade de Submarinos”. O ofício tem o carimbo referindo: *Estação Electro Semaphórica - Cabo Espichel - 20 JUN.17;*³⁹⁵

- Telegrama, relativo a assunto de expediente, enviado ao Delegado Marítimo de Sesimbra, em 9 de Março de 1926 por António Rodrigues Penim, nessa altura Semafórico

³⁹³ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

³⁹⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

³⁹⁵ Idem.

na Estação do Cabo Espichel. O impresso do telegrama preenchido nessa estação tem o carimbo referindo: *Estação Electro Semaphórica - Cabo Espichel - 9 MAR.26*;³⁹⁶

Os telegramas dirigidos à Delegação Marítima de Sesimbra, oriundos do Cabo Espichel, mencionavam unicamente nos impressos preenchidos na estação telegráfica de Sesimbra, que eram oriundos de *Espichel*. Surgiu assim a dúvida, se esses telegramas eram enviados pelo pessoal do Farol, que pertencia à Marinha, ou pelo pessoal da Estação Semafórica. Não oferecendo contudo qualquer dúvida, que todos eles eram transmitidos pela Estação Electro Semafórica.

Para o esclarecimento inequívoco dessa questão, será conveniente referir as 3 seguintes comunicações:

- Em 17 de Março de 1922, na sequência do faroleiro do Cabo Espichel ter sido levado pelo mar, acontecimento já antes mencionado, o Delegado Marítimo enviou à Capitania de Setúbal uma comunicação escrita, na qual referia:

«Confirmando o telegrama desta delegação nº 2 de 16 do corrente se informa que o Chefe da Estação telegráfica do Espichel comunicou a esta delegação telegraficamente que, Crispim da Piedade lhe acabara de informar que o faroleiro José Inácio de Carvalho foi levado pelo mar quando estava pescando junto daquela estação. Hoje recebi telegrama do Chefe do farol comunicando o mesmo sendo-lhe expedido um telegrama para levantar auto de notícia circunstanciado».³⁹⁷

- O 1º telegrama mencionado pelo Delegado Marítimo de Sesimbra, de 16 de Março de 1922, contém a seguinte informação:

«Para Sesimbra, de Espichel, nº 159, Palavras 31, em 16 às 17 h 35 m.

Crispim da Piedade acaba de vir comunicar que José Inácio de Carvalho faroleiro foi levado pelo mar onde estava pescando próximo desta estação».³⁹⁸

- O 2º telegrama mencionado pelo Delegado Marítimo, de 17 de Março de 1922, contém a informação seguinte:

«Para Sesimbra, de Espichel, nº 160, Palavras 33, em 17 às 9 h 5 m.

³⁹⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

³⁹⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 114 - RCE 1921/22, p.105.

³⁹⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

Fui informado ontem às 19 hora que estação já estava encerrada que o faroleiro José Inácio Carvalho estando pescando foi impelido por uma onda tendo desaparecido informo minuciosamente correio Farolmar».³⁹⁹

Os impressos de receção dos dois telegramas mencionam terem sido enviados “*de Espichel*” ou seja da Estação Telegráfica do Cabo Espichel. O 1º telegrama foi o próprio Chefe da Estação que o redigiu. O 2º telegrama, enviado também pela mesma estação telegráfica, foi porém redigido pelo Chefe do Farol, que identificou “Farolmar”.

Ficou assim confirmado, que somente os telegramas assinados por Farolmar eram provenientes do Farol. Todos os outros, a quase totalidade dos telegramas recebidos do Cabo Espichel e que não estavam assinados, eram provenientes da Estação Semafórica.

8.6.3 - A REDE TELEFÓNICA

Faz-se em seguida referência aos primeiros telefones que existiram em Sesimbra, assim como a algumas comunicações relacionadas com eles.

A Lista Telefónica do Ano de 1911⁴⁰⁰, primeira lista telefónica, que foi dado conhecer, para a região de Lisboa, refere que Sesimbra tinha nessa altura 4 telefones. Os seus números e proprietários eram os seguintes:

- Nº 1 - Rosas & C^a, Sesimbra;
- Nº 2 - Caldeira & Filhos, Sesimbra;
- Nº 4 - *Cabines Públicas* - Sesimbra (*Estação*), Rua do Espírito Santo;
- Nº 5 - Loureiro, Alípio, Santana / Sesimbra.

Dos 4 telefones existentes em Sesimbra, um era público e pertencia à Estação de Sesimbra, dois pertenciam a empresas de armações (Rosas & C^a e Caldeira & Filhos) e o quarto pertencia a Alípio Loureiro, proprietário de armações, sendo o telefone da sua residência, pois o escritório das armações era na vila e não nos seus arredores. Não estavam atribuídos nessa altura em Sesimbra quaisquer telefones a entidades públicas.

Essa lista telefónica mencionava que já existia um elevado número de telefones na cidade de Lisboa. Refira-se que a sua Câmara Municipal tinha 7 telefones atribuídos e

³⁹⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

⁴⁰⁰ FPC, Listas Telefónicas - APT Lisboa 1882 - 1ª Lista Telefónica 1911 a 1918 (*Companhia dos Telephones, Lisboa e Succursaes, Rede Pública*), Cx.1 41.01.01, Lista de 1911.

a que a Capitania do Porto de Lisboa, situada no Arsenal da Marinha, tinha um único telefone. Em nome de Alípio Loureiro, estava também atribuído em Lisboa um telefone na Rua Actor Tasso, A.L.

A Lista Telefónica do Ano de 1918⁴⁰¹ referia a existência de mais um assinante em Sesimbra, com o telefone nº 3, a fábrica de conservas “Société Arsène Saupiquet”, situada na Rua Amélia, Frado. A *Estação* está aí referida, como tendo a morada na Rua Cândido dos Réis, que era a nova designação dada à Rua do Espírito Santo. A título de curiosidade, refira-se também, que o armador Alípio Loureiro tinha nessa lista atribuído um outro telefone em Lisboa, no seu escritório situado na Rua 24 de Julho, 4.

Um requerimento efetuado à Delegação Marítima, em 22 de Fevereiro de 1922, pela Sociedade de Pescarias Lisbonense, relativo ao barco para alojamento da companhia da armação “Baleeira Nova”, tinha o carimbo dessa firma referindo *telefone nº 1*.⁴⁰² Essa sociedade era a sucedânea da Rosa & C^a, que tinha já em 1911 esse número de telefone.

Em 25 de Junho de 1917 em ofício enviado pela Delegação Marítima à Capitania de Setúbal, é mencionado que como o telégrafo estava fechado desde as 21 horas, tinha-se efetuado uma comunicação telefónica reportando à Majoria General da Armada, que tinha sido solicitado ao comandante de um navio a vapor que estava fundeado, para se deslocar a sudoeste do Cabo Espichel, dado aí estar o casco de um navio abandonado.⁴⁰³

A comunicação não mencionava qual o telefone utilizado, se foi o da *Estação*, ou algum dos telefones particulares existentes à época em Sesimbra. Além do telefonema acima referido e do efetuada em 2 de Setembro de 1923 reportando a passagem de barcos de uma regata, a pedido da Associação Naval de Lisboa, já antes referido, não foram constatadas referências a outros telefonemas efetuados pelo Delegado Marítimo.

Refira-se, que existia a funcionar já em Março de 1899, ao serviço da autoridade marítima, uma ligação telefónica entre o Farol do Cavalo, a Estação Telegráfica de Sesimbra e a Guarda-Fiscal instalada na Fortaleza.⁴⁰⁴ Situação já antes mencionada, que ocorreu vários anos antes da chegada da rede telefónica pública a Sesimbra.

⁴⁰¹ FPC, Listas Telefónicas - APT Lisboa 1882 - 1ª Lista Telefónica 1911 a 1918 (*Companhia dos Telephones, Lisboa e Succursaes, Rede Pública*), Cx.1 41.01.01, Lista de 1918.

⁴⁰² AHM, 313 - DMS, Nº 40 - PD 1922.

⁴⁰³ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.451.

⁴⁰⁴ AHM, Doc. Avulsa, Índice 32, Telégrafo, Cx. 1305, ofício enviado em 10/03/1899 pelo Comandante da Seção Fiscal de Sesimbra à DMS.

9 - PROCESSOS E SENTENÇAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA

A autoridade marítima detinha o poder de aplicar sanções aos marítimos por incumprimento de vários deveres, a que eles estavam obrigados. Arbitrava também muitas vezes, contendas que surgiam entre os marítimos, ou entre estes e os armadores.

Não sendo intenção proceder-se à análise da correspondente legislação, iremos no presente capítulo fazer referência a alguns processos e respetivas penalizações, que foram aplicadas pela Delegação Marítima de Sesimbra. Penalizações, que poderiam passar pela simples repreensão, por uma multa ou indemnização, ou mesmo pela detenção durante alguns dias na cadeia municipal.

9.1 - DETIDOS À ORDEM DA DELEGAÇÃO MARÍTIMA EM 1916

De forma a se investigar a questão relativa à detenção dos marítimos, por vezes efetuada pelas autoridades marítimas em Sesimbra, procedeu-se à escolha do ano a pesquisar, dentre aqueles em que havia em arquivo mais informação relativa a essas detenções.⁴⁰⁵ Existiam guias de detidos referentes aos anos de 1915, 1916 e 1918, sendo o ano de 1916 o que aparentava estar mais completo.

Com base, nas guias referentes às entregas dos detidos ao carcereiro da vila, por parte da Delegação Marítima e das posteriores guias de receção desses detidos, para serem libertados por essa delegação, efetuou-se o *Quadro 20 - Detidos em Sesimbra à ordem da Delegação Marítima no ano de 1916*, que é apresentado em apêndice. Procede-se em seguida à análise desse quadro, sendo depois mencionados alguns processos que deram origem a essas detenções.

Pode-se constatar que no ano de 1916 foram detidos 45 marítimos à ordem da Delegação Marítima de Sesimbra, sendo um deles detido de novo após ter sido libertado. Esse valor perfaz 2,7% do número total de pescadores que existiam em Sesimbra, o que evidencia a relevância que esse sistema tinha à época. Pode-se também constatar o seguinte: houve 10 detidos que foram libertados no próprio dia; 8 que estiveram detidos 1 dia; 4 que estiveram detidos 2 dias e 7 que estiveram durante 3 dias. Os outros 17 detidos, estiveram-no por um período variável entre 4 e 8 dias.

⁴⁰⁵ AHM, 313 - DMS.

Os detidos eram normalmente entregues ao carcereiro da vila e recebidos deste, pelo cabo do mar, às vezes também pelo servente da delegação e uma das vezes foi por um soldado da Guarda Nacional Republicana.

Relato de alguns processos

Iremos em seguida referir sete dos processos, que por diferentes motivos, deram origem às detenções mencionadas no Quadro 20. Com exceção do primeiro, será nos outros processos feita referência unicamente ao documento inicial do mesmo (auto, participação, queixa ou outro) e à sentença proferida pelo Delegado Marítimo.

- Transcreve-se em seguida um pequeno processo ocorrido entre Maio e Junho de 1916:

«Auto de transgressão. Aos vinte e quatro dias do mês de maio de mil novecentos e dezasseis, nesta delegação marítima de Sesimbra, onde se achava presente o respetivo delegado marítimo Artur José Teixeira, primeiro-tenente da marinha e Custódio José Xavier, escriturário da delegação, servindo de escrivão, tendo o arrais da arte nº 9, Jaime Ribeiro, feito entrega da cédula do marítimo Francisco de Sousa, matriculado na dita arte e feito comunicação de que o mesmo marítimo se encontrava ausente desta localidade desde alguns dias, faltando ao serviço da mesma arte, se levantou o presente auto de transgressão que vai assinado pelo respetivo delegado marítimo e por mim que a escrevi.

O Delegado marítimo *Artur José Teixeira*»⁴⁰⁶.

«Sentença. Inquirido o infrator, Francisco de Sousa, marítimo nº 2.988 da inscrição de Sesimbra, disse que tendo-se de tratar, e tendo-lhe sido dito pelo médico que o tratamento devia ser em Lisboa, fora para ali, sem nada ter dito ao arrais da arte nº 9, Jaime Ribeiro, afim de se lhe dar a baixa respetiva, e se o fez foi por ignorar o regulamento; inquirido no dia dezanove de junho em que veio pedir a cédula.

Considerando que o marítimo nº 2.988 da inscrição de Sesimbra, Francisco de Sousa, largou o serviço da arte onde se encontrava matriculado, sem aviso prévio, transgressão prevista no art.º 155 do Regulamento Geral das Capitanias, ou artigo 196º, do mesmo Regulamento; Considerando o mesmo marítimo ser menor à data da transgressão;

⁴⁰⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

Condeno o referido marítimo nº 2.988 da inscrição de Sesimbra Francisco de Sousa de acordo com os já citados artigos em pena de dois dias de prisão.

Delegação marítima de Sesimbra, 19 de junho de 1916. O delegado marítimo *Artur José Teixeira*». ⁴⁰⁷

- Em 16 de Janeiro de 1916 foi levantado um Auto de transgressão, que referia que tinha havido conhecimento de que os marítimos Edmundo Maria Pinto e Aniceto José, que desejavam matricular-se numa arte, já se tinham apresentado para matrícula noutra arte, tendo inclusive ido a casa de um dos arrais buscar as respetivas cédulas, sem que ele tivesse prévio conhecimento. ⁴⁰⁸

Ouvidos os suspeitos e as testemunhas foi proferida a sentença que ficou registada no seguimento do auto levantado e que referia na parte final:

«Considerando, em vista do exposto acima, que os marítimos Edmundo Maria Pinto e Aniceto José foram a casa do arrais Serafim José, arrais da arte onde andavam, levando as cédulas sem conhecimento desse arrais, e quando ele se achava ausente; Considerando que os mesmos marítimos vieram depois à delegação fazer uma matrícula falsa noutra arte...Considerando que foi o marítimo António Pinto, arrais de uma arte, que os convidou a irem para a arte que governava...Condeno os marítimos Edmundo Maria Pinto e Aniceto José a uma pena de três dias de prisão; Condeno o marítimo António Pinto na multa de um escudo acrescido dos respetivos adicionais, em conformidade com o artigo 238º do Regulamento das Capitanias dos Portos de 1 de Dezembro de 1892. Delegação Marítima de Sesimbra 2 de Fevereiro de 1916». ⁴⁰⁹

- Em 7 de Abril de 1916 José Rosa Rodrigues, gerente da Sociedade de Pescarias Lisbonense, Sucessores Rosas e Companhia, participou à Delegação Marítima que na noite anterior, 6 de Abril, tinha ido da armação “S. Penedo” para a lota de Sesimbra uma barca tripulada por 7 homens, recebendo ordem de ficar a bordo os marítimos João Inocêncio Pereira, Julião Nogueira, e Manuel Bernardo Júnior, de acordo com o artigo 2º, § 3º das condições de matrícula ⁴¹⁰. Tendo os dois primeiros abandonado a embarcação

⁴⁰⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁴⁰⁸ Idem.

⁴⁰⁹ Idem.

⁴¹⁰ O artigo 2º, § 3º das condições de matrícula: Depois da venda do peixe até que seja despejada e levada ao local que lhe for destinado, devem estar sempre a bordo da respetiva embarcação dois companheiros e um moço, que não podem ser chamados a outro serviço.

ainda com peixe e deixado a bordo só o moço Manuel Bernardo Júnior, seguindo depois a barca à mercê do tempo em direção à armação “Torre Velha” onde, mais tarde, esses marítimos a tinham encontrado. Referia depois as testemunhas desses acontecimentos.⁴¹¹

Ouvidos os diversos intervenientes e apurados os factos, foi proferida a sentença pelo Delegado Marítimo em 19 de Maio de 1916. Considerando que os marítimos deviam ter ficado a bordo da embarcação conforme estipulam as condições do contrato; Considerando que sem motivo justificado tinham deixado ficar a embarcação entregue a um moço, sem responsabilidade alguma; Considerando que sob o marítimo Julião Jorge Nogueira recaía maior responsabilidade visto fazer de arrais na referida embarcação; Foram assim condenados os referidos marítimos Julião Jorge Nogueira e João Inocêncio Pereira nas penas de 5 dias de prisão para o primeiro e 3 dias de prisão para o segundo.⁴¹²

- Transcreve-se a participação efetuada por José António Frade Sousa da firma Loureiro & C.^a (Filhos) proprietária da armação onde ocorreu um incidente em 14 de Junho de 1916. Não se encontrou o resto do processo, mas o agressor ficou preso na cadeia da vila no próprio dia em que ocorreu a agressão, sendo libertado no dia seguinte:

«Participamos a V.Ex^a que hoje às cinco horas por ocasião do levante da armação Cova se acercou da barca onde estava o mandador António Pinto Novo um bote de pesca de que é arrais Manoel António (vulgo Muginha) que pedindo para lhe ser fornecida isca o mandador respondeu que ainda ele lhe não tinha pago uma isca já atrasada.

O Muginha insultando-o disse-lhe que tinha dinheiro mas não lhe pagava travando-se então uma contenda e sendo o mandador...atingido por uma pedrada na cabeça pelo seu adversário que o prostrou gravemente indo receber o curativo ao hospital desta vila recolhendo à cama em sua casa onde se encontra.

O Muginha tentou fugir mas perseguido por alguns companheiros da armação Cova e vendo-se alcançado puxou de uma navalha para Francisco Pinto que auxiliado pelos seus camaradas conseguiu entrega-lo à primeira autoridade marítima que encontrou ao chegar a terra. As testemunham dessa ocorrência são José Domingos Magano, Manuel da Costa Gaboleiro, José Rodrigues Paulino e Alvaro Lopes.

⁴¹¹ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁴¹² Idem.

Pedimos portanto a V. Ex^a se digne providenciar a fim de que justiça seja feita a quem de direito e se evitem de futuro acontecimentos desta natureza». ⁴¹³

- Na participação efetuada em 27 de Setembro de 1916, pelo gerente da Sociedade de Pescarias Lisbonense, concessionária da armação “Cabo d’Ayres” era referido, que tinha sido apresentada pelo mandador dessa armação, Manuel Baeta, queixa contra o marítimo Joaquim Thiago, que tinha tentado desviar alguns peixes e que tendo sido visto pelo mandador que o repreendera, lhe tinha faltado ao respeito, insultando-o e atirando-lhe com um peixe, que lhe batera na cara. O marítimo era reincidente em casos daquela natureza, tendo sido já repreendido várias vezes. Eram referidas depois as testemunhas. ⁴¹⁴

Ouvidos os intervenientes e apurados os factos, foi proferida a sentença pelo Delegado Marítimo em 11 de Outubro de 1916, sendo nela referido o seguinte:

«Considerando que o marítimo nº 1.627 da inscrição de Sesimbra Joaquim Thiago furtou peixe do copo da armação e continuaria a furtar se não fosse a intervenção do mandador, isto no ato do levantamento da tarde de vinte e seis do mês de setembro findo; Considerando que ao facto se poderia aplicar o disposto no art.º 20 do Diário da República de 8 de dezembro de 1910; Considerando porém que não ficou demonstrado a reincidência em casos desta natureza; Considerando que o mesmo marítimo, pelo facto do mandador o admoestar, como lhe competia, lançou ao mar o peixe furtado, o que é manifesta falta de respeito; Considerando que o mesmo, ainda depois de ser apanhado o seu procedimento pelos camaradas, voltou a praticar a mesma ação, lançando ao mar o peixe furtado quando lhe era dado por um companheiro, repetindo assim mais uma vez a ofensa ao mandador; Considerando, que não pode servir de atenuante o não saber que fazia, pois repetiu o facto da ofensa;

Condeno o referido marítimo número 1.627 da inscrição de Sesimbra Joaquim Thiago na pena de seis dias de prisão». ⁴¹⁵

- A participação efetuada pelo mandador Domingos Rodrigues, em 15 de Novembro de 1916, referia que no dia 13 desse mês pelas 16 horas, os marítimos José Maria Mangaz e Joaquim Tomé da armação “Torre Velha”, se tinham envolvido em

⁴¹³ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁴¹⁴ Idem.

⁴¹⁵ Idem.

desordem a bordo, quando seguiam para o local da armação. Referia também, que os dois marítimos tinham sido mandados desembarcar, logo que tinha tido conhecimento da desordem e ainda os nomes das testemunhas.⁴¹⁶

Apurados os factos, foi pronunciada a sentença pelo Delegado Marítimo em 28 de Novembro de 1916, que referia o seguinte:

«Considerando que os marítimos números 2.521 e 2.278 da inscrição de Sesimbra, respetivamente José Maria Mangaz e Joaquim Tomé Júnior dentro de uma embarcação que se destinava à armação, dirigiram falas um ao outro, chegando quási a vias de facto, mostrando pouco respeito pelos seus camaradas e arrais; Considerando que o provocador foi o marítimo José Maria Mangaz;

Condeno o marítimo número 2.521 da inscrição de Sesimbra na pena cinco horas de prisão e o marítimo 2.278 da mesma inscrição na pena de duas horas de prisão; chamam-se os marítimos respetivamente José Maria Mangaz e Joaquim Tomé Júnior».⁴¹⁷

- Na participação efetuada em 7 de Agosto de 1916 por António Joaquim Coelho, mandador da armação “Remechida”, era referido que no dia 5 desse mês, quando estava a repartir o quinhão do peixe à companhia para a sua alimentação, o camarada Manoel Maria do Nascimento e o moço Joaquim Teodoro Manso se tinham envolvido em conflito na praia. Eram referidas depois as testemunhas desse acontecimento.⁴¹⁸

Após esclarecimento dos factos, em 22 de Novembro de 1916 foi proferida a sentença pelo Delegado Marítimo, que mencionava o seguinte:

«Considerando que os marítimos números 580 e 2.753 da inscrição de Sesimbra, Manuel Maria do Nascimento e Joaquim Teodoro se insultaram e se envolveram em desordem na praia; Considerando também que Manuel Maria do Nascimento tendo vendido o quinhão de peixe relativo a Joaquim Teodoro, o fez depois de lhe ter dito que não queria saber dele, atirando com o dinheiro, ocasionando perder-se dez centavos;

Condeno o marítimo número 580 da inscrição de Sesimbra Manuel Maria do Nascimento na pena de dois dias de prisão, dando a quantia de dez centavos a Joaquim

⁴¹⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁴¹⁷ Idem.

⁴¹⁸ Idem.

Teodoro e o marítimo número 2.753 da inscrição de Sesimbra Joaquim Teodoro na pena de um dia de prisão»⁴¹⁹.

Análise dos processos

Os 7 processos antes mencionados, dos quais resultaram penas de prisão, podem ser sintetizados da seguinte forma:

- 1 Marítimo deixou a arte sem avisar o arrais. Sentença 2 dias de prisão;
- 2 Marítimos que estando matriculados numa arte quiseram matricular-se também noutra arte. Sentença 3 dias de prisão para cada um deles. O arrais que os tinha convidado para se matricularem também na arte que governava, foi multado em 1 escudo;
- 2 Marítimos abandonaram a barca de uma armação, com peixe, ficando ao cuidado de 1 moço. Sentença 3 dias de prisão para um e 5 dias de prisão para o arrais;
- O arrais de 1 bote de pesca insultou e agrediu o mandador de uma armação com uma pedrada por ele não lhe ter querido fornecer isca, devido a não ter pago ainda um fornecimento anterior. Foi detido no próprio dia e libertado no dia seguinte;
- O companheiro de uma armação foi apanhado a furtar peixe pelo mandador, tendo-o insultado e mandado ao mar o referido peixe. Sentença 6 dias de prisão;
- 2 Marítimos de uma armação envolveram-se numa desordem a bordo de uma embarcação. Sentença 5 horas de prisão para um e 2 horas de prisão para o outro;
- 1 Companheiro e 1 moço de uma armação envolveram-se em desordem na praia. Sentença para o companheiro 2 dias de prisão e pagamento ao moço de 10 centavos perdidos na desordem, e para o moço 1 dia de prisão.

Pode-se constatar que 4 dos 7 processos estavam relacionados com o pessoal das armações. Sendo 2 processos relativos a desordens entre o seu pessoal, 1 processo relativo ao furto de peixe e 1 outro relativo ao abandono de uma embarcação com peixe.

Dos outros 3 processos, 1 tinha a ver com uma agressão de um arrais ao mandador de uma armação, 1 era relativo a um pescador que tinha deixado a arte sem avisar o respetivo arrais e 1 processo era relativo a uma matrícula falsa.

Será natural, que grande parte dos conflitos que ocorressem nas armações viessem a ser do conhecimento das autoridades marítimas, pelo número de pessoas envolvidas e

⁴¹⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

pelo distanciamento que havia entre os seus proprietários e os pescadores. Pelo contrário, nas outras artes a maioria dos conflitos deviam ser resolvidos sem essa intervenção, pois o recurso às autoridades acarretava com frequência contrariedades, que podiam ser evitadas.

9.2 - AUTOS, PROCESSOS, SENTENÇAS E DETENÇÕES

Iremos em seguida referir alguns processos em que a Delegação Marítima interveio, que ajudam a ilustrar a época em estudo. Serão depois referidas algumas situações relacionadas com as detenções de marítimos efetuadas pela Delegação Marítima de Sesimbra.

Autos, processos e sentenças

São mencionadas em seguida 5 diferentes ocorrências.

- Em 1 de Agosto de 1901 foi levantado um auto de transgressão, devido a estarem apagados os faróis das armações “Torre Velha”, “Ilhéu das Gaivotas” e “Burgau” na noite de 31 de Julho.⁴²⁰

A sentença proferida pelo Delegado Marítimo em 3 de Agosto de 1901 referia:

«Comparecendo Francisco Pedro Cardoso, Bernardino José Noberto, Manuel Guilherme, mandadores das armações “Torre Velha”, “Ilhéu das Gaivotas” e “Burgau”, e sendo-lhes perguntado a razão por que os faróis das suas armações se achavam apagados na noite de trinta e um de Julho último, responderam que só as vigias o poderiam explicar. Presente António Macedo, Luiz Estevão, António Aguiar vigias da “Torre Velha”; Calisto de Jesus, Julio Seval, Alexandre Coelho, vigias do “Ilhéu das Gaivotas”; José Pedro Rodrigues Encantado, José Pirolito e Francisco Xavier, vigias do “Burgau”, responderam, os das primeiras duas armações citadas, que os faróis não estão em condições de ter a luz sempre acesa. Efetivamente assim é. Os vigias do “Burgau” confessaram ter o farol apagado.

Atendendo a que os dois mandadores das armações “Torre Velha” e “Ilhéu das Gaivotas”, tinham e têm por obrigação...resultou a infração do artigo 19 do regulamento

⁴²⁰ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 922 1901.

das armações de sardinha de 18 de Maio de 1893, julgo-os responsáveis por semelhante falta, pelo que condeno Francisco Pedro Cardoso, Bernardino José Noberto, mandadores das armações “Torre Velha” e “Ilhéu das Gaivotas”; José Pedro Rodrigues Encantado, José Pirolito e Francisco Xavier, vigias do “Burgau”, na multa de mil réis, cada um deles, acrescido dos respetivos adicionais e nas custas do processo, em consequência de terem transgredido o artigo 19 citado.

Absolvo as vigias das armações “Torre Velha” e “Ilhéu das Gaivotas”, por se ter justificado não estarem incursos na falta constante do precedente auto». ⁴²¹

- Em 20 de Junho de 1903 o Delegado Marítimo comunicou à Capitania de Setúbal, que devido a terem faltado ao serviço da armação “Forninho” a que pertenciam, os marítimos que designava em seguida, tinham sido castigados segundo a gravidade da falta que tinham praticado. Manuel Alves da Graça, Silvestre Machado, António Martins e Francisco Alves da Graça, castigados com 1 dia de prisão; José Pequeno Lima, Luiz Gaspar, Manuel António Bio, José António Parada Júnior, castigados com 2 dias de prisão e José Alves da Graça, castigado com 3 dias de prisão. ⁴²²

- Em 26 de Janeiro de 1900 o Delegado Marítimo de Sesimbra comunicou à Capitania do Porto de Lisboa o seguinte:

«Achando-se pendente nesta repartição um auto de notícia por avaria num aparelho de pesca pertencente à barca deste porto S.C. 277 de que é arrais Carlos Lourenço, contra o cahique de pesca denominado “Esperança” nº 79-E-516, que julga ser da matrícula dum dos portos do Algarve, ignorando-se o nome do mestre do referido cahique e constando que o barco que produziu a avaria exerce seu mister entre a baía de Sesimbra e Cascais, indo amiudadas vezes a Lisboa vender peixe; vou rogar a V.Ex^a se digne a bem do serviço mandar comparecer nessa capitania o aludido mestre a fim de ser ouvido sobre a avaria que produziu no aparelho, ao fundear o seu barco, inutilizando 40 talas com 640 anzóis no valor de 10,400 réis, a fim de esta delegação poder resolver conforme determina o Regulamento Geral das Capitánias dos portos do Reino.

Para melhor elucidação dos factos junto tenho a honra de remeter a V. Ex^a o supracitado auto». ⁴²³

⁴²¹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 922 1901.

⁴²² AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 925 1903.

⁴²³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 918 1899/1900.

- Em 22 de Março de 1901 a Capitania do Porto de Setúbal comunicou à Delegação Marítima de Sesimbra o seguinte:

«Apresentaram-se hoje nesta repartição os marítimos, Domingos Vicente Gago, arrais da lancha de pesca nº S.26 e Júlio Vicente Branco, arrais da lancha de pesca nº S.381 pertencentes a este porto, os quais se queixaram de que tendo das 8h para as 9h (a.m.) do dia 20 do corrente, os seus aparelhos no mar, no local conhecido como mar novo, vieram 4 barcas de Sesimbra de que são arrais Joaquim *ilegível*, Nicolau, Jorge e Manuel José Inácio, e lançaram os seus aparelhos por cima dos aparelhos dos queixosos, que foram para o fundo uns por efeito do peso e outros por terem sido cortados pelos acusados para mais facilmente safarem os seus.

Declararam os queixosos que tendo perguntado aos referidos arrais o motivo por que tinham lançado os aparelhos por cima dos seus, responderam que naquele mar só eles podiam pescar.

As perdas sofridas pelos queixosos são as seguintes: o 1º perdeu 14 gorazeiras e 5 ½ linhas de *ilegível* no valor de 3\$900 réis e o 2º perdeu 4 cabaças com 9 linhas cada uma e 36 gorazeiras tendo no valor de 17\$080 réis.

Queira mandar comparecer nessa delegação os acusados a fim de averiguar o que há sobre a citada queixa, comunicando a esta repartição o resultado das averiguações a que proceder, devendo ter em observância o que determinam os art.ºs 187º e 191º do Regulamento Geral das Capitánias.

Parece certo que as perdas sofridas pelo 2º dos queixosos são importantes e que ele se acha inibido de pescar».⁴²⁴

No ofício está anotado, que tinha sido dada resposta para Setúbal, na nota nº 151 de 2/04/1901 enviando o dinheiro das avarias provocadas.

- Em 16 de Março de 1918 a Delegação Marítima enviou à Capitania de Setúbal um ofício, relativo a ofensas ao cabo do mar, em que era mencionado o seguinte:

«Para os devidos efeitos se comunica que no dia 15 do corrente, foi por esta autoridade ordenado ao cabo do mar desta delegação, Bento Vaz Moreno, que fosse a bordo do vapor “Setúbal” fiscalizar o serviço de passageiros, que se dirigiam no mesmo a essa cidade; O referido cabo do mar, quando ali chegou, perguntou pelo mestre e foi-lhe respondido inconvenientemente, ou por uma forma grosseira, que o dono se achava

⁴²⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 921 1901.

presente e arguindo-o do mesmo ter entrado ali sem licença. O dito cabo do mar pediu-lhe então os documentos de bordo, e o mestre, depois de o meter a ridículo, na presença de dezenas de pessoas que já então se achavam a bordo, foi buscar os documentos e dirigiu-se ao cabo do mar querendo vendar-lhe os olhos com os mesmos. Depois o dito mestre juntamente com o maquinista disseram-lhe que fosse para a taberna beber vinho, e que eles iam para Setúbal e então lá lhe fariam a cama e que assim se vingariam das multas que eles tinham pago no ano anterior e que as atribuíam a ele cabo do mar».⁴²⁵

Será de efetuar as seguintes observações, em relação aos acontecimentos acima relatadas:

- Das 3 das armações que tinham os faróis apagados, 1 estava localizada na baía de Sesimbra e as outras 2 localizavam-se para oeste, não sendo visíveis da vila. Dado não serem referidas testemunhas no auto, nem ter havido contestação, é provável que ele fosse o resultado de uma inspeção efetuada pelas autoridades. A obrigatoriedade de sinalização noturna não deveria ser muito antiga, sendo por isso necessário uma vigilância mais apertada. As penas correspondiam ao salário de 4 dias de um companheiro;

- Foram castigados, com penas de 1 a 3 dias de prisão, 9 pescadores de uma armação por terem faltado ao serviço. A comunicação não detalhava os motivos das faltas, número de dias, nem o suporte legal da sentença proferida. A aplicação de penas de prisão para situações desse tipo, que parecem atualmente abusivas, teria algum sentido na época e necessitaria de um estudo aprofundado para a sua compreensão. Quanto se observou, não era hábito haver penas de prisão por faltas ao serviço nas outras artes de pesca. Exceção porém para um caso referido antes, em que um pescador, que até era menor, tinha sido sentenciado com 2 dias de prisão por ter deixado de aparecer ao serviço, por estar em tratamento em Lisboa, e não ter avisado o respetivo arrais;

- Duas das comunicações referidas tinham a ver com avarias em aparelhos de pesca, estando implicadas embarcações de Sesimbra e de outras origens, sendo por isso necessário a colaboração de autoridades marítimas de diferentes localidades;

- Foi mencionado que o cabo do mar tinha ido a bordo do vapor *Setúbal* para fiscalizar o serviço de passageiros, que se dirigiam a Setúbal. Não ficou esclarecido se eram todos passageiros embarcados em Sesimbra ou se vinham alguns já de outro local.

⁴²⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 110 - RCE 1917/19, p.391.

Da análise aos *Registos de embarcações entradas e saídas do porto de Sesimbra*, não transparece que tivesse havido nessa altura, um serviço regular de transporte de passageiros por via marítima.

Detenções à ordem da Delegação Marítima

Faz-se em seguida referência a 3 comunicações relacionadas com essas detenções.

Em 13 de Dezembro de 1916 o Delegado Marítimo enviou um singular ofício ao Administrador do Concelho de Sesimbra, no qual era referido:

«Vindo ao conhecimento desta delegação que os detidos atualmente à ordem da autoridade marítima na cadeia de Sesimbra, se encontram ali, como se o não estivessem, ficando surpreendidos os que têm visto tal facto, a fim de evitar esse abuso, solicita-se de V. Ex^a as convenientes ordens, para que os ditos detidos sejam mantidos como é de lei na sua respetiva reclusão». ⁴²⁶

Foi já referido, que no ano de 1916 tinha havido 46 detenções à ordem da Delegação Marítima. Esse número está em consonância com o ofício enviado ao Departamento Marítimo do Centro, em 12 de Novembro de 1919, no qual o Delegado Marítimo informava que era cerca de 50 o número de transgressões, que anualmente davam ingresso na cadeia civil daquela vila, enviados por aquela delegação. ⁴²⁷

Em 28 de Setembro de 1921 o Administrador do Concelho de Sesimbra enviou ao Delegado Marítimo um ofício em que referia, que constava que as detenções na cadeia da vila ordenadas pelo Delegado iriam além das efetuadas até esse momento, informava portanto, que sem sacrifício da higiene e da humanidade, a cela administrativa não podia comportar mais presos. ⁴²⁸

⁴²⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.312.

⁴²⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.240.

⁴²⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 39 - PD 1921.

10 - MAU TEMPO, SOCORROS E NAUFRÁGIOS

Iremos começar por fazer referência à informação estatística existente, relativa aos naufrágios de embarcações de pesca em Sesimbra. Será depois abordada a informação meteorológica e os socorros a náufragos. Serão depois referidas várias operações de socorro e naufrágios que ocorreram na costa de Sesimbra. Por último, será feita referência aos naufrágios dos navios *Marie Gréce* e *Numância* ocorridos em 1916, assim como à remoção dos seus destroços.

10.1 - NAUFRÁGIOS DE EMBARCAÇÕES DE PESCA - ESTATÍSTICAS

Com base na informação publicada anualmente nas *Estatística das Pescas*, procedeu-se à elaboração do *Quadro 13 - Naufrágios de Embarcações de Pesca - 1899/1926*, apresentado em apêndice. O referido quadro, contém o número e a tonelagem das embarcações de pesca que naufragaram em Portugal e em Sesimbra, assim como o número de pessoas que se salvaram e morreram nesses naufrágios. Não foi possível obter informação estatística relativa aos naufrágios ocorridos antes de 1899.

Em Sesimbra, no período acima referido, naufragaram 73 embarcações de pesca, perfazendo um total de 287 toneladas perdidas. Ocorreram em média 2,6 naufrágios por ano, morrendo neles 62 pessoas, sendo salvas outras 290. Morreram, em média todos os anos, 2,2 pescadores vítimas de naufrágios.

Os naufrágios ocorridos em Sesimbra representam 7,6% de todos os naufrágios de embarcações de pesca, que ocorreram em Portugal. Relativamente aos pescadores que se salvaram e pereceram, esses valores cifraram-se em 6,1 e 6,6% dos totais nacionais.

Até ao ano de 1907, as *Estatística das Pescas* publicavam os naufrágios das embarcações de pesca de forma detalhada e não só os valores totais por cada porto, como passou depois a acontecer. Assim, foi elaborado também o *Quadro 14 - Naufrágios de Embarcações de Pesca - Sesimbra 1899/1907*, que se apresenta também em apêndice, contendo essa informação mais detalhada.

10.2 - MAU TEMPO E METEOROLOGIA

Iremos fazer referência aos sinais de mau tempo içados na Fortaleza de Sesimbra efetuados pela Delegação Marítima, assim como às comunicações que os originavam. Serão igualmente referidas as informações meteorológicas recebidas e enviadas por essa delegação.

Sinais de mau tempo e boletins meteorológicos

Quando havia previsão de mau tempo eram içados sinais especiais num mastro existente na Fortaleza, de forma a avisar os marítimos dessa situação. Eram enviados de Lisboa com frequência telegramas instruindo a Delegação Marítima dos sinais que deviam ser mostrados. Só foram identificados em arquivo⁴²⁹ telegramas com essas instruções para o ano de 1911 e seguintes.

Será de salientar, que as previsões meteorológicas nessa época não eram muito precisas, surgindo muitas vezes mau tempo, sem que antecipadamente houvesse aviso dessa situação.

Faz-se em seguida referência, a título exemplificativo, a algumas comunicações relativas a sinais de mau tempo e outras informações meteorológicas:

- Telegrama enviado de Lisboa em 15 de Janeiro de 1913 às 15 horas referindo: «Urgente Delegado Marítimo Sesimbra Conserve içado sinal nº 2 (mau tempo)»,⁴³⁰

- Telegrama enviado de Lisboa em 10 de Maio de 1913 às 14 horas referindo: «Delegação Marítima Sesimbra Urgente arriar sinal nº 2 mau tempo O Chefe de departamento *ilegível* Augusto Carces Fronteira Capitão de mar e guerra»,⁴³¹

- A circular de 26 de Novembro de 1923 enviada pelo Serviço Meteorológico às capitanias e delegações informava que se pretendia montar em toda a costa um sistema de sinais de mau tempo, solicitando assim resposta às seguintes perguntas: 1º - Em que consistiam os sinais ou avisos efetuados? 2º - Onde eram feitos? 3º - Por quem eram ordenados? 4º - Quando eram feitos? 5º - Satisfaziam à segurança da navegação? 6º - E à

⁴²⁹ AHM, 313 – DMS.

⁴³⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

⁴³¹ Idem.

dos pescadores? Solicitava também, que enviassem todas as informações e sugestões pertinentes relacionadas com esse assunto.⁴³²

Em resposta à circular, o Delegado Marítimo enviou em 29 de Novembro um ofício à Intendência da Marinha - Repartição do Serviço Meteorológico com o seguinte teor:

«Informa-se que na sede desta Delegação está em uso fazerem-se sinais relativos ao estado do tempo, como segue em harmonia com os quesitos: 1º Pelos balões e faróis içados no respetivo mastro; 2º - Na fortaleza de Sesimbra; 3º - Pelo Observatório; 4º - Durante o dia e noite; 5º - Pouco influem; 6º - Pouco influem devido à experiencia dos pescadores. Estes sinais não têm sido usados por estar em mau estado o respetivo material pelo que já foi pedido a sua substituição. Sendo esta delegação da opinião que os sinais nesta praia muito pouco influem para segurança da navegação e dos pescadores, porquanto a navegação neste porto é muito reduzida e os pescadores pela sua grande experiência...». ⁴³³

- O telegrama enviado de Lisboa em 24 de Dezembro de 1924 para a Delegação Marítima, em código, referia somente “24480 Meteomar”. No impresso desse telegrama, estava escrito a lápis a sua descodificação: *Vento W; moderado; Tempo duvidoso; Ondulação do largo - estacionária.* ⁴³⁴

A descodificação fora efetuada, como se pôde averiguar, de acordo com cifra enviada junto à circular do Serviço Meteorológico - Direção Geral de Marinha, de 30 de Novembro de 1924, na qual se comunicava, que a partir de 1 de Dezembro recomeçava a expedição de telegramas com a previsão do tempo. ⁴³⁵

Observações meteorológicas

A Delegação Marítima de Sesimbra recebia também informações telegráficas com as condições meteorológicas existentes no Cabo Espichel, como a que foi recebida em 27

⁴³² AHM, 313 - DMS, Nº 41 - PD 1923.

⁴³³ AHM, 313 - DMS, Nº 115 - RCE 1922/24, p.307.

⁴³⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 42 - PD 1924/25.

⁴³⁵ Idem.

de Junho de 1911, que referia que o mar do lado norte estava pouco agitado, no sul pequena vaga e o vento era nordeste fresco.⁴³⁶

Nessa altura, usualmente os telegramas recebidos eram manuscritos a lápis na Estação de Sesimbra, usando um impresso próprio para o efeito. Curiosamente o telegrama acima referido tinha também escrito a tinta, com outra caligrafia, a sua tradução para francês. É possível, que essa tradução tivesse sido efetuada, com o propósito de ser dada essa informação a uma embarcação estrangeira.

Anos mais tarde eram enviadas para Lisboa observações meteorológicas efetuadas em Sesimbra, como atesta a circular do Serviço Meteorológico - Direção Geral de Marinha, de 28 de Outubro de 1924, que referia enviar um vale de cem escudos, para o pagamento da gratificação das observações meteorológicas efetuadas nos meses de Setembro e Outubro.⁴³⁷

Em 26 de Janeiro de 1926 o referido Serviço Meteorológico, em circular enviada à Delegação Marítima de Sesimbra, comunicou que, devido a passarem a ser feitas observações meteorológicas no Farol do Cabo Espichel, a partir do dia 1 de Fevereiro, deixavam de ser feitas observações naquela localidade.⁴³⁸

10.3 - OS SOCORROS A NÁUFRAGOS

Iremos em seguida referir vários assuntos relacionadas com o Instituto de Socorros a Náufragos, nomeadamente com o seu financiamento ou com as ações tomadas para implementar os coletes de salvação junto da comunidade piscatória. Serão igualmente referidos vários aspetos relacionados com o salva-vidas.

O Instituto de Socorros a Náufragos

O Real Instituto de Socorros a Náufragos foi criado em 1892.⁴³⁹ Em Sesimbra, passou depois a haver uma *Comissão Local* desse instituto, que tutelava o salva-vidas e

⁴³⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

⁴³⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 42 - PD 1924/25.

⁴³⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 43 - PD 1926.

⁴³⁹ O Real Instituto de Socorros a Náufragos foi criado por Carta de Lei de 21 de Abril de 1892, sendo sua fundadora a Rainha Dona Amélia, que se manteve como presidente até à implantação da República. Nessa altura, passou então a ter a designação de Instituto de Socorros a Náufragos (ISN). O ISN começou como

que apoiava os naufragos de várias formas, fornecendo-lhes alimentação ou abrigo na estação do salva-vidas, se fosse necessário. Promovia igualmente diversas atividades relacionadas com a segurança dos marítimos, como mais adiante será referido.

Não foi possível aceder a quaisquer arquivos da Comissão Local desse instituto, nem do respetivo salva-vidas, julgando-se que os mesmos não tenham sido preservados.

O financiamento do Instituto era efetuado de diversas formas, nomeadamente pelas captações de socorros a naufragos, já antes referidas, pelas multas aplicadas aos marítimos, pelo produto da venda do peixe apreendido, etc. A Delegação Marítima fazia com frequência entregas dessas verbas à Comissão Local desse instituto, como atestam várias guias existentes em arquivo, referindo as verbas entregues e as suas origens.⁴⁴⁰

Como exemplo, refira-se que na Guia nº 7 datada de 31 de Março de 1911, a Delegação Marítima de Sesimbra fez a entrega de 27\$860 à Comissão Local de Sesimbra do Real Instituto de Socorros a Naufragos, proveniente da contribuição para socorros a naufragos nos termos do disposto nos números, à margem indicados, do artigo 1º do decreto de 18 de junho de 1901. A guia estava assinada pelo Delegado Marítimo *José Vicente Caldeira do Casal Ribeiro* e pelo Tesoureiro *Carlos Caldeira da Costa*, em como tinha recebido. Na margem da guia estavam indicadas as verbas parcelares, reportadas ao artigo 1º antes referido: nº 4 \$160; nº 8 15\$700; nº 21 12\$000.⁴⁴¹

O Instituto de Socorros a Naufragos promovia ações no sentido de evitar os acidentes no mar, ou para minorar as consequências deles resultantes. Tal como está patenteado no ofício dirigido à Delegação Marítima em 6 de Junho de 1913, no qual a delegação era solicitada a informar, qual era a distância mínima que se poderia fundear o cruzador *S. Gabriel*, defronte da povoação em boas condições de tempo, para se efetuar um exercício de salvação com o cabo vaivém.⁴⁴²

uma organização privada, sob a égide da Marinha de Guerra, formada por voluntários. A partir de 1 de Janeiro de 1958 passou a ser um organismo de Estado na dependência da Marinha.

Portal da Autoridade Marítima Nacional [6/12/.2023].

⁴⁴⁰ AHM, 313 - DMS.

⁴⁴¹ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

⁴⁴² Idem.

Coletes de Salvação

Faz-se em seguida referência a diversas comunicações, abrangendo o período de 1900 a 1916, relacionadas com a implementação dos coletes de salvação junto da comunidade piscatória de Sesimbra:

- Em 9 de Fevereiro de 1900 o Departamento Marítimo do Centro enviou uma circular às Capitanias e Delegações, que referia o seguinte:

«Trata o Instituto de Socorros a Náufragos de pedir às estações superiores, que seja tornado obrigatório aos tripulantes dos barcos de pesca, no exercício do seu mister, o uso do colete de salvação. Para que esta medida seja praticável, relativamente aos tripulantes dos barcos que tenham por proprietários indivíduos extremamente pobres, pensa-se em fornecer a estes, por empréstimo, os referidos cintos».⁴⁴³

A circular terminava, solicitando informação relativa ao número de pescadores que estavam nessas condições, de forma ao Instituto providenciar as verbas necessárias.

- Em 10 de Maio de 1905 o Departamento Marítimo do Centro enviou nova circular às Capitanias e Delegações, na qual solicitava que informassem quantos cintos de salvação precisavam para distribuir às diferentes embarcações de pesca das respetivas localidades.⁴⁴⁴

Não se soube qual a resposta dada pela Delegação Marítima à referida circular. Foi porém identificada uma listagem dessa delegação, de 8 de Julho de 1905, intitulada *Relação das embarcações de pesca do alto, às quais nesta data foram distribuídos os coletes de salvação em harmonia com o preceituado no § 2º do artigo 102º do regulamento dos serviços de Socorros a Náufragos de 7 de Maio de 1903*.⁴⁴⁵ Essa listagem referia o nome e o número de registo de 28 barcas e 2 botes e o nome dos arrais. Referia também, que tinham sido distribuídos 2 coletes a cada uma dessas embarcações.

- Em 7 de Julho de 1913 a Comissão Local Executiva de Sesimbra do Instituto de Socorros a Náufragos enviou uma circular aos gerentes das armações, informando que o Instituto podia fornecer, em condições muito mais vantajosas que o mercado, cintos de

⁴⁴³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 918 1899/1900.

⁴⁴⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 929 1905.

⁴⁴⁵ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 930 1905.

cortiça torrada, considerados os melhores. Assim, podiam solicitar aquela comissão o seu fornecimento, indicando o número de cintos que desejavam, para serem requisitados. A circular estava assinada pelo Presidente da comissão, Mário Sena Barcellos Nascimento, que era também o Delegado Marítimo naquela vila.⁴⁴⁶

- Em 21 de Fevereiro de 1916 foi enviada pelo Departamento Marítimo do Centro, às Capitanias e Delegações, uma circular sobre o uso dos coletes de salvação referindo:

«Determina-se que as capitanias e delegações cumpram o disposto no artigo 111º e seus §§ do Regulamento dos Serviços de Socorros a Náufragos de 6 de Novembro de 1914, a fim de evitar o maior número de vítimas em caso de naufrágio, facilitando o Instituto de Socorros a Náufragos todos os meios de se poderem adquirir aos que para isso têm recursos, e fornecendo gratuitamente aos pescadores extremamente pobres, a fim de continuar a obra humanitária daquela tão prestimosa e útil Instituição».⁴⁴⁷

A Delegação Marítima enviou em 28 de Abril de 1916 uma circular aos gerentes das armações, referindo que eles deviam dar as ordens necessárias para o cumprimento do artigo 111º, e que teriam que fornecer aos marítimos os coletes de salvação que deviam andar nas respectivas embarcações, em número igual aos dos tripulantes. Referia ainda as contravenções previstas e anexava cópia desse artigo, que se transcreve em seguida:

«Art.º 111º - É obrigatório para os tripulantes dos barcos de pesca do alto e para os marítimos das armações o uso de colete de salvação quando estiverem no mar, sendo o seu uso facultativo na pesca da baleia. § 1º - Os coletes são fornecidos pelos donos dos barcos e pelos proprietários das armações. § 2º - Às capitanias dos portos e delegações marítimas fornecerá o Instituto coletes de salvação destinados a serem emprestados aos pescadores extremamente pobres, tripulantes de barcos cujos proprietários sejam também pobres. § 3º - A falta de uso de coletes de salvação nas condições do presente artigo será punida com a multa de 1\$00 a 5\$00 imposta e cobrada pela respectiva capitania ou delegação marítima».⁴⁴⁸

Foi longo o percurso, que originou a obrigatoriedade de haver coletes de salvação para todos, a bordo das embarcações de pesca. Convirá recordar, que só no ano de 1923, é que começou a ser obrigatório saber nadar, para se conseguir obter a cédula marítima.

⁴⁴⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/1913.

⁴⁴⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁴⁴⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

O Salva-vidas

Na carta de navegação “Cabo da Roca até Sesimbra” de 1882, que se apresenta em anexo, é referido na parte respeitante à *Enseada de Sesimbra*, que a mesma tinha sido levantada e sondada em 1881. Nessa carta o Salva-vidas estava representado na Angra existente perto do Forte do Cavalo.⁴⁴⁹ Assim, a existência de um salva-vidas em Sesimbra, remonta a uma altura anterior a 1881. Não foram encontrados outros documentos que façam referência ao salva-vidas, localizado na referida angra.

Em 1916, aquando do naufrágio do *Numância*, já estava localizado na praia, no extremo oeste da vila, sendo referido nessa altura pelo *Diário de Notícias*, que o velho vaso de guerra estava de proa à terra e muito próximo da Estação de Socorros a Náufragos.⁴⁵⁰

Foi já mencionado, que o Real Instituto de Socorros a Náufragos tinha sido criado em 1892 e que tinha passado a haver em Sesimbra uma *Comissão Local* desse instituto, que tutelava o salva-vidas. Não foi possível obter detalhes relativos a essa comissão, nem à construção da Estação de Socorros a Náufragos. Refira-se que a Angra oferecia um melhor abrigo para o salva-vidas entrar ou sair do mar, tinha porém o inconveniente de ficar distante da vila e não haver um caminho bom para acesso a essa parte da baía.

Refere-se em seguida duas comunicações relativas à atividade do salva-vidas:

- Em 13 de Novembro de 1915, o Delegado Marítimo informou a Capitania de Setúbal, que no dia 7 tinha fundeado um buque naquela baía, tendo a tripulação ido para terra numa embarcação das armações, e que dois dias depois, o seu arrais se tinha apresentado na delegação a solicitar ser socorrido, pelo cofre dos socorros a náufragos, porque se achava sem recursos. Não tinha porém sido efetuado qualquer pedido de socorro, nem a embarcação tinha naufragado. Informava ainda que o escaler de socorros a náufragos estava em Lisboa a ser reparado e que a Comissão Local estava autorizada a alugar uma embarcação em caso de sinistro.⁴⁵¹

⁴⁴⁹ O Salva-vidas encontra-se também representado nesse local, numa carta existente na obra de António Arthur Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n'esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887.

⁴⁵⁰ *Diário de Notícias* - Edição do dia 19/12/1916

⁴⁵¹ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, pp.26-27.

- Na sequência de diversas comunicações relativas a um iate que se achava em dificuldades, em 1 de Maio de 1920 o Delegado Marítimo enviou um telegrama à Capitania de Setúbal informando que o iate continuava em perigo, estando a sua tripulação em terra e que o rebocador não tinha podido prestar auxílio. Informava ainda, que o salva-vidas quando ia ao mar se tinha voltado devido à vaga.⁴⁵²

Das comunicações acima pode-se contatar, que era utilizado nessa altura um escaler como embarcação salva-vidas, que o mesmo era reparado em Lisboa e que nas arriscadas operações em que participava, algumas vezes essa embarcação se voltava, correndo os seus tripulantes elevados riscos. Durante o período em estudo, devido à sua extensão, devem ter sido utilizadas várias embarcações como salva-vidas

Os tripulantes do salva-vidas gozavam de algumas vantagens relativas à incorporação militar, tal como é referido nas comunicações seguintes:

- O ofício enviado à Capitania de Setúbal, em 5 de Abril de 1911, pela Delegação Marítima de Sesimbra referia o seguinte:

«Informa esta delegação que três tripulantes já concluíram 4 anos de serviços em Dezembro de 1910, e que os restantes tripulantes, à exceção de dois, findam este tempo em Dezembro do corrente ano; e por isso, julga merecerem deferimento as petições de exclusão e adiamento do serviço militar compatível com a justiça que lhes assiste, por isso que, tendo cumprido com as obrigações que o regulamento de socorros a náufragos de 7 de Maio de 1903, lhes impõe, desejam obter as garantias que lhes faculta os n.ºs 2º do art.º 139 e 4º do art.º 135 do Regulamento de 24 de Dezembro de 1901, para o que se matricularam como tripulantes do barco salva-vidas...Nota ainda a delegação que retirada esta garantia em virtude da nova lei do recrutamento fica o salva-vidas sem tripulação permanente e a não serem dadas outras vantagens não disporá mais a estação de Sesimbra de um barco salva-vidas tripulado por pessoal competente, habilitado e exercitado nos serviços de responsabilidade que tem de prestar»;⁴⁵³

- Em 1 de Abril de 1914 foram efetuados por 11 tripulantes do salva-vidas requerimentos dirigidos ao Delegado Marítimo, relacionados com o recrutamento militar. Em 7 de Abril de 1914 fizeram requerimentos com idêntico teor 12 tripulantes do salva-

⁴⁵² AHM, 313 - DMS, N.º 112 - RCE 1919/20, p.398.

⁴⁵³ AHM, 313 - DMS, N.º 107 - RCE 1910/11, pp.254-255.

vidas, sendo invocadas as vantagens estabelecidas pelos art.^{os} 172º e 173º do regulamento dos serviços do recrutamento de 23 de Agosto de 1911, modificados por decreto de 16 de Novembro de 1912;⁴⁵⁴

- Em 4 Fevereiro de 1915, a tripulação do salva-vidas era constituída por 11 homens, tendo nesse dia saído para o mar com mais 3 homens *adventícios* e procedido ao resgate de 9 naufragos;⁴⁵⁵

- Em 8 de Abril de 1916 foram efetuados 6 requerimentos por tripulantes do salva-vidas, dirigidos ao Delegado Marítimo, em que após fazerem referência ao decreto de 16 de Novembro de 1912, que alterava a lei do recrutamento, solicitavam ser incorporados em infantaria nº 11 de Setúbal, cuja sede era a mais próxima daquela localidade.⁴⁵⁶

- Nos anos de 1918 e 1919 o salva-vidas não teve a sua tripulação completa, dado a maioria dos tripulantes ter sido chamada a prestar serviço no exército. Assim o refere o Delegado Marítimo, em 9 de Maio de 1922, no ofício enviado ao Chefe do Estado-Maior da 1ª Divisão do Exército, respondendo a uma informação solicitada por essa entidade.⁴⁵⁷

10.4 - SOCORRO E NAUFRÁGIOS NA COSTA DE SESIMBRA

Iremos fazer referência a algumas operações de socorro levadas a cabo na costa de Sesimbra, a alguns naufrágios de embarcações de pesca e ao apoio dado pelo Farol e pelo Semáforo do Cabo Espichel. Por último, será feita referência aos naufrágios de alguns navios, que aí ocorreram e às respetivas operações de remoção.

10.4.1 - OPERAÇÕES DE SOCORRO

Faz-se em seguida referência a quatro diferentes operações de socorro, ocorridas entre os anos de 1903 e 1915, tendo como base as informações enviadas à Capitania de Setúbal pela Delegação Marítima de Sesimbra, relativamente a esses acontecimentos.

⁴⁵⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/1915.

⁴⁵⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.311, ofício da DMS para à CPS em 4/02/1915.

⁴⁵⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁴⁵⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 114 - RCE 1921/22, p.146.

Em 14 de Dezembro de 1903 o Delegado Marítimo enviou um detalhado ofício à Capitania de Setúbal, reportando que a canoa União 1ª, de que era mestre Francisco Gomes, ia de Lagos para Lisboa carregada de peixe e que na altura do Cabo de S. Vicente se tinha partido o pano, tendo sido arrastada pelo vento para aquele porto, pedindo socorro após ali ter fundeado. O ofício referia depois o seguinte:

«Logo que tive conhecimento de se avistar a canoa a qual não se sabia o rumo que levava, ordenei à sentinela da guarda-fiscal que estava na bateria, assim que visse pedir qualquer socorro por meio de sinal me avisasse, o que fez eram 4 horas da tarde, imediatamente fui pedir ao mestre do salva-vidas, João da Silva Frade, para sair com o barco a salvar a tripulação da referida canoa, o que ele fez, mas dizendo-me que se saía com o barco salva-vidas era por um capricho que o ia fazer porque o dito barco não tem os apetrechos necessários, que ele por mais de uma vez tem pedido que é o seguinte: uma espia de linha de 150 braças de comprimento e 4 polegadas de espessura, farol circular, uma bandeira para chamar os tripulantes do mesmo, madeira para varar, autorização para pôr os remos à vontade dele que é à pescador, toletes⁴⁵⁸ e estropos, além disso a tripulação também não está costumada a estes remos soltos; e sendo assim fornecido estes apetrechos e postos os remos como ele pede, fica o barco salva-vidas pronto a sair com o maior temporal que haja. Às cinco e meia horas da tarde a tripulação da canoa já estava em terra e salva e a canoa ficou ancorada até ao dia seguinte, mas com risco de partir as amarrações por fazer muito mar».⁴⁵⁹

Era depois referido, que no dia seguinte, como o tempo não permitia a saída, o barco salva-vidas tinha ido pôr outros ferros e amarrações na canoa e que tinha levado para terra os seus salvados, que tinham ficado guardados na Fortaleza de Sesimbra. O relato continuava, referindo o seguinte:

«o faroleiro do Forte do Cavalo também prestou muito bom serviço com o telefone que há pouco tempo foi concertado, o que é muitíssimo útil para casos como este; durante a noite vigiou a canoa e o barco salva-vidas que estava em terra onde foi varado na praia d'Angra o que ele informou estar tudo salvo. Informo mais V. Ex^a que todos os marítimos

⁴⁵⁸ Tolete - Cavilha de ferro ou de madeira colocada verticalmente na borda do barco para nela jogar o remo por meio de corda ou estropo.

⁴⁵⁹ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 926 1903/04.

desta terra se prestaram de muito boa vontade a dar auxílio para varar o barco salva-vidas com especialidade os das armações “Moeda”, “Cabo d’Ares” e “Varanda”». ⁴⁶⁰

O relato continuava ainda, fazendo referência a várias pessoas que tinham ajudado nas operações, com destaque para 4 pescadores, que tinham guarnecido o salva-vidas, além da sua tripulação, assim como o próprio cabo do mar, José Simões Júnior, que tinha inclusive feito um ferimento na canela direita. Referia ainda a doação de roupas aos 10 tripulantes da canoa, efetuada por diversas pessoas, com destaque para o polícia civil de Lisboa nº 370 Moniz e para o Sr. Emilio da Silva Roquete, gerente das armações, que tinha também sofrido um ferimento numa perna, quando ajudava o desembarque dos salvados na praia da Angra.

O ofício estava assinado pelo Delegado Marítimo interino, Manuel Caeiro Ramos 2º Sargento, que devia ser o Chefe do Posto de Despacho da Alfândega, uma vez que era essa entidade quem fazia normalmente a substituição temporária do delegado marítimo.

**

Em 13 de Setembro de 1913 o Delegado Marítimo enviou um telegrama à Capitania de Setúbal, informando que tinha recebido uma comunicação do Cabo Espichel, dizendo que estava ali uma canoa da picada com o mastro partido, pedindo socorro e que tinha mandado sair o salva-vidas. ⁴⁶¹

Em novo telegrama, datado de 15 de Setembro, era dado conhecimento que a referida canoa da picada tinha entrado no dia anterior na baía de Sesimbra rebocada pelo salva-vidas, tendo tudo corrido sem novidades. ⁴⁶²

A distância de Sesimbra ao Cabo Espichel é cerca de 6,5 milhas, não será pois de admirar que o serviço prestado pelo salva-vidas, que rebocou a referida canoa da picada certamente a remos, se tenha iniciado num dia e terminado no dia seguinte.

**

Em 16 de Fevereiro de 1914 o Delegado Marítimo enviou um telegrama ao Capitão do Porto de Setúbal, referindo que a Estação do Espichel tinha comunicado que

⁴⁶⁰ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 926 1903/04.

⁴⁶¹ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.18.

⁴⁶² Idem.

o iate dos pilotos da barra de Lisboa tinha seguido em direção a Sesimbra pedindo socorro e que após a sua chegada aí tinha fundeado, não solicitando porém socorro. Referia também, que aquela delegação tinha comunicado com o iate e quais as respetivas letras.⁴⁶³ Referia ainda, que tinha chegado o *Bérrio* para rebocar essa embarcação. No mesmo dia, foi enviado um novo telegrama à Capitania de Setúbal informando que o *Bérrio* seguia rumo aquela cidade rebocando o iate dos pilotos.⁴⁶⁴

**

O ofício enviado pelo Delegado Marítimo em 4 de Fevereiro de 1915 ao Capitão do Porto de Setúbal tinha o seguinte teor:

«Comunica-se que ontem próximo das 21 horas fundeou Sul desta baía uma embarcação que se divisava pela luz de archotes que de bordo acendiam; com os quais chamando, se tornou conhecido que precisavam de socorro, ouvindo-se também o som de uma corneta que de bordo da dita embarcação partia. Imediatamente foram prestados os devidos socorros saindo o salva-vidas com 14 homens de guarnição, sendo 11 tripulantes e 3 adventícios, conseguindo vencer a forte rebentação que fazia e aproximar-se da dita embarcação recolhendo a seu bordo 9 homens da guarnição daquela, trazendo-os para terra.

A embarcação que ainda se encontra fundeada no primitivo local é a canoa 79E.192 *Emília I^a*, e o seu mestre António Serra.

A guarnição da canoa foi recolhida na estação do salva-vidas, sendo-lhe pela comissão local de Socorros a Náufragos fornecido o necessário alimento».⁴⁶⁵

10.4.2 - CABO ESPICHEL - INFORMAÇÃO E AUXÍLIO

A Estação Semafórica do Cabo Espichel reportava com frequência pedidos de socorro, ou outros eventos anómalos, relativos às embarcações que se encontravam na sua vizinhança, sendo referidos já alguns acontecimentos que ilustram essa situação.

Nesse sentido, refira-se a situação ocorrida em 10 de Novembro de 1923, em que às 8h 30m a Estação Semafórica informou a Delegação Marítima de Sesimbra e outras autoridades também, que a norte daquela estação se avistava um iate com sinais içados

⁴⁶³ Não foi possível conhecer o conteúdo dessas comunicações, dado se desconhecer o código utilizado.

⁴⁶⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.79.

⁴⁶⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.311.

pedindo socorro imediato por se encontrar em perigo. Às 10h 20m enviou novo telegrama, informando que o iate que pedia socorro, dizia ter a vela grande partida, era português de nome *Figueira da Foz* e estava navegando em direção à baía de Sesimbra.⁴⁶⁶

Quer essa estação, quer o farol do Cabo Espichel, prestavam apoio aos pescadores, que tinham de procurar refúgio nas exíguas praias existentes na sua proximidade. Refere-se em seguida alguns acontecimentos relacionados com essas situações:

- Em 21 de Fevereiro de 1921 a Delegação Marítima de Sesimbra enviou ao Farol do Cabo Espichel uma comunicação que referia:

«Sendo frequente, em ocasiões de mau tempo, arribarem às praias da Baleeira e Angra, nas proximidades desse farol, algumas embarcações da pesca do alto pertencentes a Sesimbra, solicita-se que sempre que nesse farol se apresente algum dos arrais ou tripulante daquelas embarcações, lhe sejam tomadas declarações referentes às mesmas e seja comunicado telegraficamente a esta Delegação quais as embarcações que ali se encontram, ou o nome dos seus arrais, e qualquer providência por eles reclamada».⁴⁶⁷

- Em telegrama enviado à Delegação Marítima em 10 de Outubro de 1921 às 14h 25m o Farol do Cabo Espichel informou,⁴⁶⁸ que devido ao mau tempo tinham arribado à praia da Angra onde tinham encalhado sem novidade os botes n^{os} 303, 360, 292, 400, 395, 275 e 401, as respetivas tripulações seguiam para aquela vila. Um outro telegrama, enviado às 14h 27m, informava que a tripulação do bote que se tinha voltado estava salva e encontrava-se na praia da Angra, o bote perdido seguia rumo ao norte.⁴⁶⁹

- Um telegrama enviado do Cabo Espichel para a Delegação Marítima, em 24 de Fevereiro de 1924 às 14 horas, referia que devido ao vento rijo tinha arribado na praia da Angra um bote da praça de Sesimbra tripulado por 5 homens.⁴⁷⁰

No mesmo dia, a Associação de Classe dos Operários Marítimos de Sesimbra enviou uma comunicação à Delegação Marítima, que tinha a ver, muito provavelmente, com a situação acima reportada e que tinha o seguinte teor:

⁴⁶⁶ AHM, 313 - DMS, N^o 41 - PD 1923.

⁴⁶⁷ AHM, 313 - DMS, N^o 113 - RCE 1920/21, p.215.

⁴⁶⁸ O telegrama estava assinado *Farolmar*, ao contrário da maioria dos telegramas provenientes do Cabo Espichel, que eram provenientes da Estação Semafórica e não estavam assinados.

⁴⁶⁹ AHM, 313 - DMS, N^o 39 - PD 1921.

⁴⁷⁰ AHM, 313 - DMS, N^o 42 - PD 1924/25.

«Tendo em consideração a vida dos pescadores da pesca do anzol que bastantes quilómetros se acham afastados de esta costa esta associação vem pedir a digna proteção de V. Ex^a no sentido de que sejam socorridos. Pelo que este vento se faz sentir pelos diferentes pontos aonde eles estão pescando. Agradecendo desde já. Saúde e Fraternidade. Sesimbra 24 de Fevereiro de 1924. *Custódio Rodrigues*». ⁴⁷¹

10.4.3 - NAUFRÁGIOS DE EMBARCAÇÕES DE PESCA

Tendo como fonte as comunicações das autoridades marítimas, faz-se em seguida referência a 3 naufrágios de embarcações de pesca ocorridos na costa de Sesimbra, nos anos de 1907, 1917 e 1921.

A Delegação Marítima enviou em 28 de Setembro de 1907 um ofício à Capitania de Setúbal referindo o seguinte:

«Comunica-se que ontem pelas 4 horas da tarde, pouco mais ou menos, entre os locais das armações “Cova” e “Cabo d’Ares”, e à distância de 300 metros da costa, aproximadamente, virou-se em consequência de forte rajada de vento Noroeste, o bote de pesca S.C. ”Estrela da Aurora”, pertencente a este porto, cuja guarnição era composta do arrais Serafim José e dos companheiros José das Palas, Serafim Lopes e Luiz Pinto Café. Este último companheiro foi encontrado morto, agarrado à borda do bote, sendo trazido para terra, assim como os restantes companheiros e arrais salvos, pela barca S.C.4A.5, denominada “Firmeza” pertencente à referida armação ”Cova”, tripulada pelo mandador desta armação, João Maria e pelos companheiros⁴⁷² aos quais se deve a salvação daqueles três náufragos, que, decerto teriam perecido, se não fora o auxilio prestado.

São dignos de recompensa pelo ato de abnegação e filantropia que praticaram, o mandador e os companheiros referidos, assim como os infelizes náufragos pelas perdas dos seus aparelhos e roupas de seu uso, de que tanto necessitam no exercício da sua profissão». ⁴⁷³

⁴⁷¹ AHM, 313 - DMS, Nº 42 - PD 1924/25.

⁴⁷² Companheiros: Xavier Paulino; Joaquim Gomes; Francisco Pinto; António Fernandes Pinto; João d’Oliveira Frade; José Fernandes Fataxeira; Manuel Simões Bicheirão; José Arsénio; João Simões Picado; Manuel Nascimento e Joaquim Moço (Mendonças).

⁴⁷³ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 934 1907/08.

Será de salientar a recompensa proposta para os salvadores, bem como para os náufragos de forma a minorar as perdas sofridas. Valores a serem suportados muito provavelmente pelo cofre dos socorros a náufragos.

**

O telegrama enviado pela Capitania de Setúbal para a Delegação Marítima de Sesimbra, no dia 14 de Dezembro de 1917 às 9h 57m referia, que constava que tinha morrido Alexandre Coelho da armação “Burgau”. Referia ainda, que tinham chegado aquele porto 11 tripulante das armações “Burgau” e “Varanda” e as companhas da “Cova” e da “S. Penedo”, que na Arrábida estavam tripulantes de diversas armações e 40 homens da “Cozinhadouro” e que faltavam ainda 3 tripulantes da “Burgau” e 2 da “Varanda”.⁴⁷⁴

No mesmo dia, a Capitania enviou um ofício à Delegação Marítima, em que remetia a nota de despesa feita pelo vapor *Mondego*, que no dia 13 desse mês tinha prestado socorro a embarcações pertencentes a armações, pedido por aquela delegação em telegramas desse dia, a fim da mesma ser paga pela Comissão Local do Instituto de Socorros a Náufragos, após ser devidamente autorizada pelo referido instituto.⁴⁷⁵

Em, 15 de Dezembro o Delegado Marítimo enviou à Capitania de Setúbal um relatório detalhado dos acontecimentos, do qual se transcreve as partes mais relevantes:

«Comunica-se que na manhã de 13 do corrente pelas 5 horas já depois da saída para o mar da maior parte das companhas das armações...se levantou repentinamente o mar em tal violência, que se tornava impossível estas voltarem para terra, como inteiramente impossível irem aqueles que não chegaram a embarcar, bem como o barco salva-vidas prestar qualquer socorro...tentou o delegado marítimo fazer compreender aos pescadores que estavam no mar que se amarrassem às armações até que chegassem os socorros já então pedidos para essa capitania e também pedidos diretamente para o departamento...Não compreenderam estes, os sinais que se lhe fizeram já pela grande distância em que se encontravam...todos remaram o mais que puderam para se amarrarem ao vapor “Setúbal” que então apareceu, aceitando todos os reboques, a cujo mestre portanto eu atribuo grandes responsabilidades na triste ocorrência...visto ter demonstrado não conhecer a eminência do perigo a que se abalançava...pois que não foi sem grande

⁴⁷⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

⁴⁷⁵ Idem.

mágoa que o delegado marítimo, o viu afastar em direção à barra de Setúbal com tão grande número de embarcações (oito)...Correu o delegado marítimo ao sitio denominado Calhau da Cova, acompanhado do patrão do barco salva-vidas desta área, Justino da Silva, que devido ao seu grande esforço, à sua perícia e atividade, ali se fizeram desembarcar 50 homens, tantos quantos não puderam embarcar...nada mais podendo dizer do que ocorreu, visto ter sido à entrada da barra que se deu a triste ocorrência, como é sabido dessa Capitania».⁴⁷⁶

A comunicação referia ainda, que tinham resultado 6 mortos, Alexandre José Coelho, José da Conceição Machado, Aniceto José Baeta, Manuel Castão, Júlio Cristo Amigo e Alvaro Damião. Os quatro primeiros pertenciam à armação “Burgau”, o quinto à “Varanda” e o último era um cabo de Setúbal, que ia numa das embarcações de Setúbal para Sesimbra de onde era natural, por ter pedido passagem e ia aí gozar licença. Era também referido, que os sobreviventes tinham perdido a maior parte da sua roupa de bordo, que os penalizava bastante por serem pobres e ainda que havia um grande número de feridos.

Estavam referidas nas comunicações os nomes de 5 armações, que ficavam distantes umas das outras. A “Burgau” era a 4ª armação para oeste da baía de Sesimbra, a “Varanda” a 2ª armação a oeste dessa baía, a “Cova” era a 2ª armação para leste da baía, a “Cozinhadouro” era a 4ª para leste e ainda a “S. Penedo” que era a 5ª para leste dessa baía. Entre o local da “Burgau” e o da “S. Penedo” existia uma distância de 6 milhas.

O Delegado Marítimo referiu que o mau tempo se tinha levantado de repente cerca das 5 horas da manhã, após grande parte das tripulações já terem saído para o mar. Com o levantar do mau tempo, seria natural que grande parte das embarcações voltasse para Sesimbra. Passaram certamente algumas horas, até que o vapor Setúbal prestou socorro, tendo rebocado 8 embarcações que estariam provavelmente perto umas das outras e à vista de terra em frente de Sesimbra.

Não ficou esclarecido se o vapor Setúbal tinha prestado assistência na sequência do telegrama enviado pela Delegação Marítima, ou se estava de passagem. Certo é, que aceitou rebocar um elevado número de embarcações, tendo na entrada da barra de Setúbal

⁴⁷⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 110 - RCE 1917/19, pp.155-157.

ocorrido o acidente com várias vítimas mortais, que segundo o Delegado Marítimo tinha sido fruto de grande imprudência. Refira-se, que foi antes mencionado um incidente ocorrido com esse vapor 3 meses depois do acidente relatado, em 16 de Março de 1918, com ofensas ao cabo do mar durante o embarque de passageiros em Sesimbra.

Além da intervenção do vapor Setúbal houve também a intervenção do vapor Mondego, que originou uma nota de despesa remetida para a Delegação Marítima, como antes referido. Não se apurou os detalhes relativos a esse socorro prestado às embarcações das armações, nem a altura do dia 13 de Dezembro em que tal aconteceu. Aquela mudança súbita de tempo afetou essencialmente as armações, cujo pessoal em grande maioria tinha saído para o mar havia pouco tempo. Não foram detetadas referências a pescadores de outras artes em perigo.

Será ainda de referir que em 1917 morreram 23 pescadores de Sesimbra vítimas de naufrágios. De acordo com o *Quadro 13 - Naufrágios de Embarcações de Pesca - 1899/1926*, em apêndice, esse ano foi de longe o que registou o maior número de vítimas, durante o período em estudo. O segundo pior ano foi o de 1903 com 11 vítimas mortais.

**

A Participação de Ocorrência efetuada pelo Cabo do Mar José Augusto Ferreira dos Santos em 1 de Junho de 1921, relativa ao naufrágio de um bote de pesca referia o seguinte:

«Participo a V.Ex^a que no dia 1 de Junho de 1921 pelas 6 horas tive conhecimento de que houvera um naufrágio, resultando mortes: numa barca da armação “Baixas” com sinal de morto a bordo estava ancorada na baía desta jurisdição, onde me dirigi, colhendo informações do ocorrido, prestadas por João Panela, marítimo nº 1.401 desta inscrição, e arrais da referida barca.

Declarou o arrais João Panela, que navegando para o local da armação “Baixas” com os seus companheiros, ouviu gritos, e aproximando-se do sítio, donde partiam, encontrou o bote S.C.313 denominado “Maria Cândida” cheio de água com o seu proprietário Julio Pinto, o marítimo nº 1.252, e Carlos de Jesus Abreu nº 2.776 a quem prestou socorro, por estarem prestes a perecer, dizendo mais, já encontrar falecido José do Nascimento Vidal nº 1.621, o qual conduziu para terra, juntamente com os sobreviventes, a bordo da embarcação que tripulava.

Eram todos companheiros da armação “Forninho” para onde se dirigiam na embarcação S.C.313 “Maria Cândida”, por irem atrasados da sua companhia que já estava no mar.

Não foram vistos os corpos dos marítimos, José Fernandes Pinto nº 1.314 e Manuel da Costa nº 1.936, que tripulavam também a mesma embarcação, com o mesmo destino, presumindo-se terem soçobrado».⁴⁷⁷

Foi referido o naufrágio de um bote conduzido pelo seu proprietário, que transportava quatro pescadores para a armação “Forninho” por estarem atrasados. Tal aconteceu durante a noite, com 5 marítimos a bordo, tendo sido salvos dois e recuperado o corpo de um terceiro, os outros dois pescadores morreram não tendo os seus corpos sido encontrados. A participação referia que o bote estava cheio de água, não estando portanto virado, não fazia também referência a mau tempo. Era Verão, tendo o Cabo do Mar se dirigido a bordo de uma barca da armação “Baixas”, que tinha efetuado o socorro e estava fundeada na baía exibindo o sinal de morto a bordo, de forma a tomar conta da ocorrência. As causas do acidente não foram referidas.

Convirá recordar, que só 2 anos mais tarde, em 1923, é que começou a ser obrigatório saber nadar para se conseguir obter a cédula marítima, esse facto poderá ter estado na origem de um tão elevado número de mortes naquele acidente.

10.4.4 - NAUFRÁGIOS NA COSTA DE SESIMBRA

Além dos naufrágios das embarcações de pesca e dos que resultaram dos ataques efetuados por submarinos alemães na 1ª Guerra Mundial, houve vários outros naufrágios na costa de Sesimbra. Iremos fazer uma simples referência a um naufrágio ocorrido em 1924 e referir um outro naufrágio ocorrido em 1891. Serão mencionados depois, de forma mais detalhada, os naufrágios do *Marie Gréce* e o do *Numância* ocorridos em 1916.

Em 30 de Outubro de 1924 a Delegação Marítima de Sesimbra enviou à Capitania de Setúbal um telegrama informando que tinha naufragado no dia anterior às 23 horas 20 minutos o vapor rebocador Marte Iº 4 milhas a sudoeste da armação “Baleeira Nova”, a tripulação estava salva e seguia para aquela Capitania.⁴⁷⁸

⁴⁷⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 39 - PD 1921.

⁴⁷⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 116 - RCE 1924/26, p.75.

De acordo com a *Relação de ocorrências náuticas na Zona de Lisboa e Vale do Tejo nos séculos XIX e XX*, a causa do naufrágio foi água aberta e essa embarcação tinha 7 tripulantes.⁴⁷⁹

Iremos fazer agora referência ao naufrágio de um navio norueguês ocorrido a leste de Sesimbra em 19 de Dezembro de 1891. A Delegação Marítima desse porto enviou em 2 de Janeiro de 1892 um ofício à Capitania de Setúbal, que referia o seguinte:

«Em resposta ao ofício de V.Ex^a nº 197 de 21 de Dezembro pretérito tenho a dizer o seguinte: que no dia 19 do mesmo mês das 4 para as 5 horas da manhã naufragou junto à praia de S. Penedo a 3 milhas a leste desta vila a barca norueguesa “Bijfaged Luidale”⁴⁸⁰ Capitão J. Gauteren, com oito tripulantes com destino a Setúbal procedendo de Lisboa em lastro de sal e cortiça; logo que tive conhecimento do naufrágio me dirigi aquele local para adotar as devidas providências e encontrei o dito Capitão com alguns dos tripulantes embarcados em três escaleres carregados com bagagens que já haviam salvo, pertencentes à barca; o qual me disse que a causa do naufrágio foi o espesso nevoeiro que fez naquela madrugada e que queriam seguir para Setúbal apresentar-se ao respetivo Vice-cônsul. Regressei a esta vila para fretar os barcos precisos para recolher e conduzir os salvados ficando ali o Exmo. Comandante da secção fiscal nesta vila com três praças e um remador; quando voltei, das 3 para as 4 horas da tarde já lá se não achavam os referidos Capitão e tripulantes, que haviam seguido para essa cidade abandonando o navio; em vista disto tomei as medidas fiscais que julguei convenientes para o salvamento e condução para esta vila dos diferentes objetos existentes na referida barca, que são os constantes do inventário junto, e que estiveram sob vigilância fiscal até que foram por ordem superior, removidos para essa cidade onde devem ser vendidos em leilão, como já o foi, o casco da barca, no dia 30 de Dezembro findo. (a) Carrilho».⁴⁸¹

10.4.5 - O NAUFRÁGIO DO “MARIE GRÉCE”

Vamos em seguida fazer referência às diferentes comunicações, enviadas pela Delegação Marítima de Sesimbra, relativas ao naufrágio do navio grego *Marie Grèce*:

⁴⁷⁹ Paulo Alexandre Quitério Rato, *Relação de ocorrências náuticas na Zona de Lisboa e Vale do Tejo nos séculos XIX e XX*, Trabalho de Projeto para obtenção do grau de Mestre em Arqueologia na FCSH Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2022, p.200.

⁴⁸⁰ Nome da barca e do capitão pouco legíveis.

⁴⁸¹ AHM, 313 - DMS, Nº 97 - RCE 1891/97, (páginas não numeradas).

- O telegrama enviado em 9 de Março de 1916 para o Departamento Marítimo do Centro e para a Capitania de Setúbal referia que o Espichel tinha informado estar a sul dessa estação o vapor grego M.N.S.C. pedindo socorro e descaindo para leste.⁴⁸²

- Novo telegrama enviado em 9 de Março para a Capitania de Setúbal referia que o vapor grego vindo Marselha com avaria no propulsor estava ancorado com 2 ferros tendo a guarnição de 23 homens ido para terra. Depois da sua ida para terra tinha sido avistado um rebocador, que se tinha conservado ao largo, seguindo depois para Setúbal.⁴⁸³

- Em telegrama enviado em 10 de Março para o Departamento Marítimo do Centro e para a Capitania de Setúbal era comunicado que o vapor grego estava à garra e ia dar à costa, sendo solicitado auxílio urgente.⁴⁸⁴

- Novo telegrama enviado em 10 de Março para o Departamento Marítimo do Centro e para a Capitania de Setúbal comunicava que o vapor grego tinha dado à costa a noroeste do Farol do Cavalo, estando a proa junto à ponta do Jorge.⁴⁸⁵

- No ofício enviado em 20 de Março de 1916 à Direção Geral de Marinha - 3ª Repartição era referido o seguinte:

«Junto se envia cópia da nota nº 10/13.3.916 do chefe do farol do Forte do Cavalo a esta delegação.

Em 9 do corrente mês o vapor grego “Marie Gréce” vindo de Marselha devido a avaria no hélice foi fundear próximo do Forte do Cavalo a S.W.; em 10 por efeito do tempo partiram-se as amarras, vindo dar à costa próximo do Forte do Cavalo, no sítio conhecido pelo nome Ponta do Jorge.

Apesar da distância a Sesimbra e o caminho por terra ser mau, bastante gente desta localidade foi ver o navio, invadindo depois o farol do Forte do Cavalo, tendo o chefe, já adiantado em idade, num trabalho insano, não conseguindo evacuar o recinto, sendo-lhe respondido aos pedidos para se retirarem a frase já muito conhecida, mostrando bem o atraso e a indisciplina do povo português: “isto é tudo nosso”.

⁴⁸² AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.127.

⁴⁸³ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.129.

⁴⁸⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.129.

⁴⁸⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.130.

Já noite viu um grupo parece que de três indivíduos próximo da porta que depois apareceu aberta convidando-o a retirar; durante a noite apesar da chuva talvez os mesmos indivíduos entraram, levando consigo os objetos constantes da nota citada, não tendo pois o chefe do farol responsabilidade alguma. O Delegado Marítimo, Artur José Teixeira». ⁴⁸⁶

No livro de registo dos naufrágios do Departamento Marítimo do Centro, ficou averbado que o *Marie Gréce* tinha naufragado a N.W. do Farol do Cavalo em 10/03/1916, tendo como causa provável a perda do hélice. Nas observações, menciona o telegrama de 10/03 enviado de Sesimbra. ⁴⁸⁷

Das comunicações acima mencionadas constata-se o seguinte: não foram registadas as dimensões ou outras características do navio; era referido no 2º telegrama do dia 10, que o navio tinha encalhado a noroeste do Farol do Cavalo, mas tal não seria possível, pois a costa estende-se de leste para oeste, ficando a terra do lado norte e o mar do lado sul; na comunicação relativa ao furto ocorrido no Farol do Cavalo, era então referido que o naufrágio tinha sido a sudoeste desse farol; foi referido que a tripulação tinha ido para terra deixando o navio fundeado; não foi dada informação da forma como ela tinha ido para terra, nem como tinha sido possível levar os objetos do navio para o farol.

Foi mencionado que o *Marie Gréce* tinha encalhado na “Ponta do Jorge”. Essa zona rochosa, situada a 100 metros a oeste da “P^{ta} da Varanda”, está assinalada como “Bico de S. Jorge” na carta de navegação “Costa Oeste de Portugal entre o Cabo da Roca e o Cabo de Sines” de 1928, apresentada em anexo.

O navio ficou encalhado em local acessível, pois procedeu-se à sua demolição, completa ou parcial, pouco tempo depois. Ficou registado que o vapor *Catolino*, de 71 toneladas e 9 tripulantes, tinha efetuado 4 viagens entre 14 de Maio e 12 de Junho de 1916, de Sesimbra para Setúbal, transportando sucata de ferro tirada do vapor *Maria Gréce*. ⁴⁸⁸

⁴⁸⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.138.

⁴⁸⁷ AHM, 10 - Capitania do Porto de Lisboa, Nº 2258 - Registo de naufrágios ocorridos no Departamento Marítimo do Centro, p. 23.

⁴⁸⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 159 - Registo de embarcações entradas no porto de Sesimbra, 1897/1919, 3º livro, p.41 e Nº 160 - Registo de embarcações saídas do porto de Sesimbra, 1897/1919, 3º livro, p.41.

10.4.6 - O NAUFRÁGIO DO “NUMÂNCIA”

Antes de referirmos o naufrágio do *Numância* e as posteriores operações de remoção, convirá fazer uma breve referência à história e às características desse navio, dado a importância que ele teve na sua época.

Características e história

O *Numância* foi a primeira fragata blindada da marinha espanhola, tendo entrado ao serviço em Dezembro de 1864. As suas principais características eram as seguintes:

Deslocava 7.305 toneladas, tinha um comprimento de 96,08 m, uma boca de 17,34 m e um calado de 7,90 m, destacando-se o seu agudo esporão de proa. A sua couraça, de 13 cm de espessura ao longo do casco, montada sobre uma cobertura de madeira de teca, cobria desde a coberta superior até 2,30 m abaixo da linha de flutuação. Com uma propulsão de 1.100 CV nominais, logrou atingir a velocidade de 13 nós nas provas de mar. O seu armamento era constituído por 34 canhões de 68 libras (20 cm); 2 de 12 cm de bronze raiado, 2 de 8 cm de bronze raiado e 2 obuses de 15 cm para as embarcações menores. A sua guarnição era constituída por 590 homens.⁴⁸⁹

O *Numância* partiu de Cádiz, em 4 de Fevereiro de 1865, para reforçar a Esquadra do Pacífico, tendo regressado a Cádiz no dia 20 de Setembro de 1867, após dois anos e meio de navegação, tendo-se tornado o primeiro navio blindado a circum-navegar a Terra. Nessa viagem participou em vários combates nomeadamente em Valparaíso no Chile e em Callao no Peru.

Após várias missões, em 1896 começou a ser transformado para ser utilizado na guarda costeira, recebendo novas caldeiras e artilharia e substituído o aparelho por dois pequenos mastros. Após utilizações de menor importância, a fragata foi desativada em 1912, tendo ainda funcionado como orfanato da marinha. Por fim o navio foi vendido para sucata a uma empresa de Bilbao. Em três ocasiões tentou fazer a viagem de Cádiz para essa cidade, levando um carregamento de sal.

⁴⁸⁹ Rodolfo Derpich, “La fragata «Numancia», un adversario temible”, *Revismar*, Chile, 2/2016, pp.14-19.

Convirá referir, que o *Numância* já tinha estado fundeado em Sesimbra, entre os dias 9 a 11 de Junho de 1900, quando estava de viagem de Cádiz para Vigo, tendo nessa altura 542 tripulantes a bordo.

No *Anexo 9.2 - Registo das Embarcações Saídas do Porto de Sesimbra entre 6/06 e 28/07 de 1900*, pode-se constatar o registo da saída desse navio do porto de Sesimbra, e da canhoeira *Perla* que o acompanhava, efetuado em 11 de Junho de 1900.

Naufrágio - a informação da imprensa

Reproduz-se em seguida alguns artigos publicados pela imprensa de Lisboa relativos ao naufrágio do *Numância*.⁴⁹⁰ Estão assinaladas as informações mais relevantes.

Diário de Notícias - edição do dia 19/12/1916

«O couraçado espanhol “Numância” em perigo

Cezimbra, 17 - Com a violência do temporal que a noite passada se fez sentir do lado sul, deu à costa nesta praia o velho couraçado espanhol “Numância”, que já há 8 dias se encontrava nesta baía fundeado juntamente com os dois rebocadores que o trouxeram, ao abrigo do forte vento sudoeste que fez ultimamente.

Seriam umas 18 horas de sábado⁴⁹¹ quando, impelido pela força do vento e muito mar, o “Numância” garrou, vindo até à praia, pedindo socorro por meio de sinais e foguetes, cujo socorro não pode ser prestado de forma alguma devido à enorme agitação do mar.

Assim se conservou toda a noite, sofrendo o forte embate do mar e como é muito alto só a vante se encheu de água, até que hoje pela manhã lhe foram passados uns cabos de vaivém pelos quais à hora a que escrevemos se está procedendo ao salvamento da tripulação.

O velho vaso de guerra está de proa à terra e muito próximo da estação de Socorros a Náufragos.⁴⁹²

⁴⁹⁰ Cópia dos artigos da imprensa relativos ao *Numância* foram gentilmente cedidas por João Aldeia.

⁴⁹¹ Sábado dia 16 de Dezembro de 1916.

⁴⁹² Os Socorros a Náufragos já tinham estado anteriormente na Angra junto ao Forte do Cavalo, como se pode ver na Carta de Navegação “Cabo da Roca até Sesimbra” de 1882, em anexo.

Os dois rebocadores, de noite, como o temporal fosse muito, suspenderam ferro e aguentaram todo o rigor do tempo navegando fora da baía, porque de contrário tínhamos hoje que relatar mais sinistros devido aos barcos serem pequenos.

Aproveitamos a oportunidade para levarmos até às instâncias competentes o nosso desgosto pela forma como aqui está montado o serviço de socorros a náufragos que nas ocasiões necessárias revela a sua insuficiência e ainda mais o grande abandono a que votaram tão útil como humanitária instituição.

*

Procurando ontem informes sobre este assunto no consulado de Espanha foi-nos respondido que por enquanto não podiam acrescentar mais informações às que constam dos jornais. O desastre deu-se num ponto que pertence à jurisdição de Setúbal, tendo estado em Lisboa o vice-cônsul, que imediatamente partiu para Cezimbra». ⁴⁹³

Será de referir, que a primeira notícia publicada em Lisboa sobre o naufrágio do *Numância*, foi enviada no dia 17 de Dezembro pelo correspondente local do *Diário de Notícias* mas, tendo sido enviada por correio, apenas saiu na edição do dia 19 de Dezembro. No dia 18 o correspondente do jornal *O Século* enviou um telegrama para a redação, que foi noticiado na edição do dia seguinte 19, enviou também uma carta, que foi publicada apenas na edição do dia 20 de Dezembro. ⁴⁹⁴

O Século - edição do dia 19/12/1916

«O couraçado “Numância”

Espera-se que o tempo abonance para desenrascar o navio

Cezimbra, 18. – T⁴⁹⁵. - Os rebocadores levantaram ferro a noite passada, seguindo hoje para Setúbal. Chegou aqui o cônsul de Espanha, sr. Afonso O'Neill, que falou com as autoridades, marítima e fiscal, informando-se da causa do encalhe do “Numância”, ficando combinado tomarem-se as devidas providências, quando abonancar o tempo.

O cônsul seguiu para Setúbal, a fim de falar com o comandante dos rebocadores, para tratar do destino a dar à equipagem do navio que aqui está a cargo do sr. Fortunato Barroso». ⁴⁹⁶

⁴⁹³ *Diário de Notícias* - edição do dia 19/12/1916.

⁴⁹⁴ *O naufrágio da fragata Numância e outros episódios marítimos com cidadãos espanhóis em Sesimbra*, 1ª edição, Sesimbra, Edições Aiola, 2016, pp.13 e 16.

⁴⁹⁵ T: Informação recebida por Telegrama; C: Informação recebida por Carta.

⁴⁹⁶ *O Século* - edição do dia 19/12/1916.

O Século - edição do dia 20/12/1916

«O “Numância”

Salva a tripulação, espera-se também salvar o navio

Cezimbra, 18. - C. - O “Numância” está encalhado na praia. A tripulação, composta de 32 homens, foi salva pelo aparelho porta-cabos. Segundo informação do contramestre Eulápio Gonzales y Moreno, o navio à data da sua vinda para terra, não fazia água. Os rebocadores espanhóis “Alte Jumendi” e “Sturrimendi”, que rebocavam o “Numância”, suspenderam, seguindo para o mar, pela uma hora meia de ontem, e fundeando hoje nesta baía, pelas 10 horas. A tripulação encontra-se ainda nesta vila. Espera-se o agente da companhia. Se o tempo amainar, é possível a salvação do navio.

*

Ao contrário do que se disse, o couraçado “Numância”, que deu à costa em Sesimbra, já não pertencia à marinha espanhola. Era atualmente propriedade de um particular, a quem fora vendido, seguindo para Cádiz, conduzido por dois rebocadores, quando o temporal o surpreendeu».⁴⁹⁷

Naufrágio - as comunicações das autoridades marítimas

Antes de mais, será de mencionar o telegrama recebido pela Delegação Marítima em 16 de Dezembro de 1916, enviado pela “West Company”, referindo que tinham recebido um telegrama dos armadores dos rebocadores espanhóis *Altsumendi* e *Sturrimendi*⁴⁹⁸, que estavam rebocando navio espanhol *Numância* e que tinham fundeado em Sesimbra no último domingo à noite. Era perguntado se eles ainda ali estavam e solicitado para lhes ser telegrafado notícias dos mesmos.⁴⁹⁹

O quadro abaixo contém a informação enviada por telegrama pela Delegação Marítima de Sesimbra para a Capitania do Porto de Setúbal, durante o decorrer dos acontecimentos.⁵⁰⁰

⁴⁹⁷ *O Século* - edição do dia 20/12/1916.

⁴⁹⁸ Nomes dos rebocadores pouco legíveis.

⁴⁹⁹ AHM, 313 - DMS, PD Nº 35 1916.

⁵⁰⁰ Além dos telegramas enviados para a Capitania de Setúbal, foram também enviados outros em simultâneo, para o Departamento Marítimo do Centro, com idêntico teor, não estão referidos no quadro. Os telegramas nº 46,47,49,52 e 53 recebidos na Capitania de Setúbal estão em arquivo: AHM, 174 - CPS, 9 Correspondência recebida DMC, DMS 1916.

Comunicação		Texto do telegrama	pág. nº (fonte)
nº	data		
46	9/12/1916	Fundeou aqui reboque dois vapores vindo arribado cruzador espanhol, seguindo Bilbao. Delegamar	309
47	16/12/916	Navio Numância garrou pedindo socorro. Vai tentar-se saída salva-vidas. Delegamar	313
49	17/12/1916	Vapor Numância veio costa procede-se salvamento tripulação por aparelho porta-cabos. Delegamar	314
52	18/12/1916	Salva toda tripulação 32 homens. Delegamar	314
53	18/12/1916	Rebocadores que fundearam com Numância largaram para o mar pelas uma hora trinta minutos de 17 corrente acabando fundear de novo na baía. Delegamar	315
54	19/12/1916	Rebocadores espanhóis levantaram ferro de noite seguindo hoje manhã para Setúbal. Delegamar	317
1	01/01/1917	Navio vela russo Seedonjs vinha Liverpool destino Sevilha mestre Karl Stoely. Depois de 3 dias escaler (<i>palavra pouco legível</i>) aportou esta baía atracando a um buque de cerco da Sociedade Libertaria que descarregava peixe pelas 3 horas dia 31 vindo tripulação para terra pelas 9 horas. Seguem hoje Setúbal 30 espanhóis do vapor Numância ficando só 2 contramestres. Delegamar	325

Figura nº 21 - Telegramas enviados da Delegação Marítima de Sesimbra para a Capitania de Setúbal relativos ao naufrágio do “Numância”.⁵⁰¹

Apresenta-se em anexo cópia da página 314 do *Registo de Correspondência Expedida 1915/17*, contendo os registos de vários telegramas enviados pela Delegação Marítima de Sesimbra relativos ao naufrágio do *Numância*.

Avaliação das informações

O Século na edição de 20/12/1916 referia que o *Numância* ia para Cádiz, o que não estava correto, pois ele estava a ser rebocado de Cádiz para Bilbao. Salvo essa retificação, poder-se-á afirmar, que não existem contradições entre as notícias publicadas na altura pela imprensa de Lisboa e as comunicações das autoridades marítimas.

Faz-se agora referência a outras fontes nossas contemporâneas:

⁵⁰¹ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, pp. 309,313,314,315,317,325.

«...dois rebocadores levaram-na de Cádiz, onde tinha sido vendida, para Bilbao, para que as suas chapas de ferro acabassem nos altos-fornos. A bordo estavam 32 trabalhadores que se encarregavam de livrar a velha do escasso enxoval que ainda lhe restava, tudo o que pudesse ter algum valor comercial antes de entregar seus restos mortais ao crematório...dois rebocadores bascos corpulentos a tragam».⁵⁰²

Afirmar-se que os trabalhadores a bordo estariam já a desmanchar o que ainda tivesse valor comercial, para além do ferro, faz sentido e justifica o seu número. Provavelmente, não seria necessário tanta gente a bordo de um rebocado, mesmo na altura, para efetuar algumas operações de apoio durante a viagem.

Era referido em *O Século* do dia 20/12/1916, o nome de um contramestre que tinha informado, que o navio não estava a meter água na altura do abandono. Ele e o outro contramestre, que eram as pessoas mais responsáveis a bordo, ficaram em Sesimbra quando em 1 de Janeiro de 1917 os outros 30 tripulantes seguiram para Setúbal, a bordo de uma embarcação russa, como está referido anteriormente na Figura nº 21.

Em *O naufrágio da fragata Numância*, é referido que alguns dos tripulantes tinham ficado em Sesimbra, para os trabalhos de salvamento e dois deles tinham acabado por casar nessa vila, e curiosamente, com duas irmãs.⁵⁰³ Não foi possível averiguar se os contramestres, que ficaram na altura em Sesimbra seriam as duas pessoas referidas anteriormente, ou se foram eventualmente outros espanhóis, que estiveram nessa vila depois, aquando das operações de remoção dos destroços.

Tentativas para desencalhar o “Numância”

«Para aproveitar a viagem de Cádiz, eles carregaram o Numância com 1.300 toneladas de sal que a indústria de conservas do País Basco comprou. Assim que o tempo se acalmou, a primeira coisa que fizeram foi descarregá-lo para o mar para ganhar fluabilidade. Ele deve ter ficado bastante chateado, alguns dias depois voltou a flutuar porque seu casco forte mal havia sofrido contra o fundo de areia. As chaminés sujas dos

⁵⁰² BAUZÁ, Emilio, “El reposo de la fragata Numancia”, *Entreletras*, Espanha, 12/2020.

⁵⁰³ João Augusto Aldeia, *O naufrágio da fragata Numância e outros episódios marítimos com cidadãos espanhóis em Sesimbra*, 1ª edição, Sesimbra, Edições Aiola, 2016, p.23.

rebocadores deixaram sua coluna negra no azul e novamente o prenderam aos seus carrascos».⁵⁰⁴

O texto acima, nosso contemporâneo, cujas fontes se desconhece, menciona que foram feitas tentativas para desencalhar o navio. Não seria de esperar outra coisa, se o seu casco estivesse estanque e as condições de mar o permitissem. Nos telegramas enviados pelo Delegado Marítimo, é referido que no dia 18, dia seguinte à tripulação ter abandonado o *Numância*, os rebocadores espanhóis tinham fundeado de novo em Sesimbra e que no dia 19 esses rebocadores tinham seguido para Setúbal, não havendo posteriores referências a eles. Assim sendo, tentativas de desencalhe com os rebocadores espanhóis só poderiam ter acontecido nesses dois dias.

Seria necessário o tempo ter melhorado de forma significativa, para se tentar desencalhar o navio. Tal pode ter ocorrido, pois de acordo com os mesmos telegramas, os rebocadores ficaram fundeados na baía durante a noite. Não foram porém encontradas evidências dessas operações.

Será de referir que, de acordo com os sucintos telegramas enviados à Capitania de Setúbal pela Delegação Marítima, se pode constatar que o *Bérrio* esteve fundeado na baía de Sesimbra em 28 e 29 de Dezembro de 1916, em 8 e 9 de Fevereiro de 1917 e ainda nos dias 22 e 23 do mesmo mês de Fevereiro, estando nessa última vez acompanhado pela canhoeira *Limpopo*.⁵⁰⁵

É possível que essas estadias do *Bérrio*, rebocador provavelmente mais potente que os seus congéneres espanhóis, possam ter estado relacionadas com tentativas para desencalhar o *Numância*. Apesar das lacónicas comunicações enviadas da Delegação Marítima para a Capitania em Setúbal, em nada aludindo a essas hipotéticas tentativas, configurem que se tratariam tão-somente de estadias de rotina.

Refira-se, que o “Diário Náutico” do *Bérrio* respeitante a esse período não se encontra em arquivo. E que do seu “Livro de Serviço de Máquinas”⁵⁰⁶ não transparece,

⁵⁰⁴ BAUZÁ, Emilio, “El reposo de la fragata Numancia”, *Entreletras*, Espanha, 12/2020.

⁵⁰⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, pp.322,352,360.

⁵⁰⁶ AHM, 36 - Rebocador *Bérrio*, 20 - Livro do Serviço Diário de Máquinas de 24/12/1916 a 3/09/1917.

que tenham sido efetuadas manobras na baía de Sesimbra. Os diários do *Limpopo* não se encontram também em arquivo.⁵⁰⁷

A remoção inicial dos destroços

Após a confirmação da impossibilidade de repor o *Numância* a flutuar, procedeu-se à remoção dos materiais com maior valor do navio, ao qual seria fácil aceder estando bom tempo, como se pode constatar em algumas fotografias apresentadas em anexo. Refira-se que o local do naufrágio está assinalado na carta de navegação “Costa Oeste de Portugal entre o Cabo da Roca e o Cabo de Sines” de 1928, em anexo.

É referido em *O naufrágio da fragata Numância*, que esse navio foi desmantelado pelo mar e pela dinamite, e que se diz, que chegaram a ser realizados bailes a bordo, acompanhados à viola por um dos espanhóis e ainda, que várias famílias afirmam que nas suas casas, em portas e móveis, foi utilizada madeira retirada desse navio. É apresentada também uma fotografia de um Tabuleiro de Jogos, feito com madeira do convés do *Numância*, mandado executar pelo farmacêutico Augusto Marques.⁵⁰⁸

Vamos em seguida mencionar diversas comunicações referentes ao período de 1919 a 1924, relacionadas com as operações de remoção dos destroços do *Numância*:

- Em 12 de Dezembro de 1919 a Capitania de Setúbal enviou um ofício à Delegação Marítima de Sesimbra, referindo que enviava junto o processo relativo ao pedido de destruição do casco do guarda-costas espanhol *Numância*, para aquela delegação informar e devolver depois;⁵⁰⁹

- Em 16 de Dezembro de 1919 a Delegação Marítima comunicou à referida capitania, que iria informar o requerimento, quando regressasse de Espanha o cidadão Fermin Coste, representante da “Central de Compras de Chatarra”⁵¹⁰ domiciliada em Bilbao, visto que ele deveria ser ouvido sobre a maneira de empregar os explosivos.⁵¹¹

⁵⁰⁷ AHM.

⁵⁰⁸ João Augusto Aldeia, *O naufrágio da fragata Numância e outros episódios marítimos com cidadãos espanhóis em Sesimbra*, 1ª edição, Sesimbra, Edições Aiola, 2016, p. 22.

⁵⁰⁹ AHM, 313 - DMS, PD Nº 37 1918/19.

⁵¹⁰ *Chatarra* (espanhol) quer dizer *sucata* em português.

⁵¹¹ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.270.

- Em 13 de Janeiro de 1920 Gastão Rodrigues, com escritório em Lisboa, representante em Portugal da firma espanhola “Central de Compras de Chatarra”, comunicou ao Delegado Marítimo que o encarregado Fermin Coste tinha sido substituído por Joaquim Amibilia, da mesma firma.⁵¹² Apresenta-se em anexo cópia da referida carta, devendo-se notar, que certamente por gralha, a mesma deveria referir 13 de Janeiro de 1920 e não 13 de Janeiro de 1919;

- O Delegado Marítimo enviou em 20 de Janeiro de 1920 um ofício à Capitania de Setúbal, em que dá conhecimento do seguinte:

«Comunica-se que deixou de ser representante da “Central de Compras de Chatarra”, domiciliada em Bilbao e de encarregado do desmonte do ex-Guarda-Costas espanhol “Numância”, o cidadão espanhol Fermin Coste, passando a exercer as mesmas funções o cidadão da mesma nacionalidade Joaquim Amibilia. Esta autoridade, tendo de informar (como lhe foi ordenado superiormente), o requerimento feito pelo cessante, para a destruição do “Numância” por meio de explosivos (dinamite), e tendo dúvida se o mesmo requerimento ainda tem valor, ou se é necessário outro feito pelo referido Joaquim Amibilia, roga seja informado como há-de proceder».⁵¹³

- Em 21 de Janeiro de 1920 uma comunicação enviada ao Delegado Marítimo por Joaquin Amibilia dá conhecimento que o contramestre Joaquim Sanchez e o marinheiro Miguel Lorca deixaram de pertencer ao barco, solicitando que lhes fosse passada o “certificado de boa conduta” dado não terem incorrido em nenhuma falta durante a permanência naquele porto.⁵¹⁴ Apresenta-se em anexo cópia da referida comunicação;

- Em novo ofício enviado à mesma capitania em 9 de Fevereiro de 1920 é referido pelo Delegado Marítimo o seguinte:

«Junto se devolve, acompanhado da cópia das condições impostas por esta autoridade e aceites pelo representante da “Central de Compras de Chatarra”, o processo relativo ao pedido de destruição dos materiais existentes no interior e exterior do ex-guarda-costas, espanhol “Numância”, encalhado nesta praia.

Esta autoridade informa que não há inconveniente algum no emprego dos explosivos (dinamite), porque o mesmo “Numância” se acha afastado dos locais mais

⁵¹² AHM, 313 - DMS, PD Nº 38 1920.

⁵¹³ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.305.

⁵¹⁴ AHM, 313 - DMS, PD Nº 38 1920.

frequentados e o emprego dos ditos explosivos só se fará quando na praia não houver movimento, isto é das 13 às 15 horas».⁵¹⁵

- Em 2 de Março de 1920 Joaquim Amibilio da “Central de Compras Chatarra”, enviou ao Delegado Marítimo uma comunicação em que, após referir que deseja dar início às explosões com dinamite autorizadas superiormente e tendo já tomado todas as precauções, solicitava informação das horas mais convenientes para as poder efetuar.⁵¹⁶ Apresenta-se em anexo cópia da referida comunicação;

- Em 31 de Maio de 1920 Gastão Rodrigues efetuou um requerimento à Delegação Marítima solicitando que fosse passado um certificado relativo ao uso de explosivos, declarando se pelo Ministério da Marinha tinha sido autorizado o uso da dinamite.⁵¹⁷ Apresenta-se em anexo cópia do requerimento;

- Em 20 de Agosto de 1922, o Delegado Marítimo enviou um ofício ao Administrador do Concelho de Sesimbra com o seguinte teor:

«Tenho a honra de participar a V. Ex^a que um operário de nome Gaspar de nacionalidade espanhola que trabalha a bordo do Vapor “Numância” encalhado nesta praia me comunicou verbalmente ter caído ao mar um seu trabalhador morrendo afogado cujo cadáver se encontra dentro de uma aiola na praia deste porto, aguardando a presença das autoridades competentes para os devidos efeitos».⁵¹⁸

- Em 10 de Outubro de 1922 a Delegação Marítima enviou um ofício ao Administrador do Concelho referindo, que o representante da “Central de Compras de Chatarra” tinha apresentado queixa naquela delegação, devido a no dia 7 para o dia 8, na ausência do guarda da noite ao barco que se estava desmanchando naquela praia, alguém ter ido a bordo e arrombado algumas caixas levando os artigos constantes na dita queixa. Mais referia, que não havendo na queixa presumido delinquente e não possuindo aquela delegação elementos para poder descobrir o autor ou autores do furto, junto enviava a mesma queixa para os fins que julgasse convenientes.⁵¹⁹

⁵¹⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 112 - RCE 1919/20, p.324.

⁵¹⁶ AHM, 313 - DMS, PD Nº 38 1920.

⁵¹⁷ Idem.

⁵¹⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 114 - RCE 1921/22, p.230.

⁵¹⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 115 - RCE 1922/24, p.27.

- Em 1 de Setembro de 1924 Joaquin Amibilia, engenheiro da “Central de Compras de Chatarra” responsável pela remoção, participou ao Delegado Marítimo um novo furto de material do navio. Apresenta-se em anexo cópia dessa participação.⁵²⁰

- Em 11 de Setembro de 1924 foi efetuado pelo Delegado Marítimo um Auto de averiguação, com cópia também em anexo, cujas partes mais relevantes se menciona:

«...na noite de trinta de Agosto do próximo passado mês até ao dia um do corrente pelas oito horas tinham ido a bordo do navio espanhol ”Numância”, que acha nesta praia a desmanchar, e arrombaram o porta do armazém, roubando do dito armazém uns cem quilos de bronze em sete peças, e três pacotes de dinamite, (em setenta cartuchos) e uma caixa de espoletas (com setenta). Como próximo do dito navio ficavam fundeadas durante a noite as barcas das armações Torre, Cavalo e Roquete, ficando durante a noite vigias às ditas barcas, fiz comparecer perante mim...os marítimos⁵²¹...os quais tinham estado de vigia...e tendo perguntado a todos sobre o assunto de que se trata a participação, foi dito por todos em separado...que não tinham visto alguma embarcação durante a noite, que tivesse que tivesse atracado ao navio espanhol nem visto luzes a bordo do dito navio. Este oficial foi a bordo do dito navio, verificando o estado em que o navio está, é fácil a qualquer embarcação pequena entrar pela popa do navio visto esta, estar aberta, e estando a maré cheia, ter entrada pelo lado de N.W., visto ter um grande rombo no costado, sendo dito pelo engenheiro do navio de que não desconfiava de nenhuma das pessoas que estão trabalhando a bordo os quais são espanhóis e portugueses, tendo verificado que ali devia ficar durante a noite um guarda...podem vir a dar-se outros roubos, o que esta delegação não pode evitar pois não é obrigada a guardar a propriedade de particulares, mas sim estes a guardar o que lhes pertence».⁵²²

As remoções posteriores

As operações de remoção dos destroços do *Numância* estendeu-se muito para além dos anos vinte do século passado, conforme se poderá facilmente verificar pela sequência das fotografias ao longo do tempo. Vamos em seguida mencionar alguns acontecimentos relacionados com essas operações efetuadas já na década de quarenta.

⁵²⁰ AHM, 313 - DMS, PD Nº 42 1924/25.

⁵²¹ Referidos os nomes e números de inscrição marítima de 3 pescadores.

⁵²² AHM, 313 - DMS, PD Nº 42 1924/25.

Transcreve-se em seguida as partes mais significativas de um artigo intitulado “*Maria Grécia*” e “*Numância*”- *Nada se perde, tudo se transforma*, publicado em 1944 no jornal “O Sesimbrense“:

«São treze homens envergando camisa de flanela riscada, à pescador, e calças arregaçadas até ao joelho. O que ao longe me parecia uma prancha, não é mais do que o costado de um navio, que eles tentam desrebitar, para lhes aproveitar as chapas de aço e as vigas que compõem aqueles destroços duma triste carcaça de navio que me dá que pensar. Como teria aquilo chegado ali? Indago. Um dos homens prossegue imperturbável com a ajuda dum maçarico a autogéneo na desrebitagem do casco ferrugento, enquanto os outros amavelmente me elucidam. Do cano do maçarico as chamas ...Fora um navio que há vinte e sete anos se afundara perto dali o “*Maria Grécia*” e agora estão a aproveitar-lhe as chapas...Mais para lá do farol do Forte do Cavalo, mais tarde um outro navio, o barco espanhol “*Numância*” também encontrará o seu fim em idênticas circunstâncias...Agora mesmo, naquele momento, os operários que junto ao Passadiço do Alcatraz se entregavam à tarefa de desrebitar os restos do casco do “*Maria Grécia*”, ...Lisboa 13/9/44 Annibal Anjos». ⁵²³

Como antes já foi referido, o navio grego *Maria Gréce* naufragou em 10 de Março de 1916 a sudoeste do Farol do Cavalo na Ponta do Jorge, 100 metros a oeste da Ponta da Varanda, portanto já fora da baía. Perto do “Passadiço do Alcatraz”, quem naufragou foi o *Numância*.

O artigo refere no final que tinha sido escrito em Lisboa, provavelmente por alguém que não morava em Sesimbra. Os nomes dos navios estão trocados, só desse modo se consegue entender a narração efetuada. Será então certo, que no Verão de 1944 houve remoção de destroços no *Numância*, pelo menos da sua parte emersa.

Foram identificadas algumas comunicações da Capitania de Setúbal e da sua Delegação de Sesimbra, referentes ao ano de 1943, relativas à demolição e remoção do casco do *Numância*. Sintetiza-se no quadro abaixo essas comunicações.

⁵²³ *O Sesimbrense* - Edição do dia 1/10/1944.

Comunicação				Texto / Obs.	Fonte	
De	Para	Data	Referências			
Direc. M. Mercante	Capitania Setúbal	7/01/1943	Nota nº 2813 de 30/12/1942	..., comunica-se que por despacho ministerial de 29.12.42 foi indeferido o requerimento de Antonio Pedro e de José de Sousa Virote respeitante à exploração dos restos do vapor "Numância". Não deve pois ser-lhes concedida Licença para a referida exploração. O Director...	313-DMS, 80-RCR 1942/44	49 e 49 verso
Capitania Setúbal	Deleg. Sesimbra	8/01/1943				
Grémio da Sardinha	Deleg. Sesimbra	21/01/1943	Ofício nº378 do Grémio da Sardinha	Pelo senhor Capitão do porto de Setubal já foi concedida Licença para se proceder à demolição e remoção dos restos do casco do vapor "Numância". Pede de colaboração com o José <i>ilegível</i> Pinto Soares, indicar-me se vê possibilidade de se arranjar um empreiteiro de absoluta confiança, se proponha efectuar aquele trabalho nas condições constantes da dita Licença cuja cópia incluso remeto.		50
Grémio da Sardinha	Capitania Setúbal	7/01/1943	Requer. 6/01/43	Pedindo licença para a exploração do casco do vapor Numancia.	174-CPS, 456-RCR 1942,43	389
G A Pesca Sardinha	Capitania Setúbal	15/04/1943	Ofício 2037 12/04/1943	Tratando dos resto(??) do vapor "Numância", pede informação sobre o assunto.		390
G A Pesca Sardinha	Capitania Setúbal	19/06/1943	Ofício 3196 17/06/1943	Solicitando informação sobre os restos do vapor "Numância".		392

Figura nº 22 – Comunicações enviadas à Capitania de Setúbal e à Delegação Marítima de Sesimbra sobre a remoção de destroços do “Numância”.

A operação de remoção de chapas e vigas do navio, mencionada no artigo do jornal “O Sesimbrense” de 1/10/1944, terá provavelmente acontecido na sequência dos ofícios acima referidos, que indiciam que o Grémio dos Armadores da Pesca da Sardinha esteve de alguma forma envolvido nessa remoção. Não foi possível conhecer os detalhes desse envolvimento.

Os destroços e a memória

Em Dezembro de 1919 estava a ser tratado o processo relativo à remoção do casco, sendo necessário ouvir o responsável da “Central de Compras de Chatarra” Fermin Coste, que estava em Espanha; Em Janeiro de 1920 Gastão Rodrigues, representante em Portugal da firma espanhola, comunicou que Fermin Coste tinha sido substituído por Joaquim Amibilia, este pouco depois informou que o contramestre Joaquim Sanchez e o marinheiro Miguel Lorca tinham deixado o navio; Em Março de 1920 Joaquim Amibilia

requereu iniciar as explosões com dinamite, previsto o horário das 13 às 15 horas; Em Agosto de 1922 um operário espanhol, Gaspar, informou que tinha morrido um trabalhador afogado; Em outubro de 1922 deu-se um furto a bordo; Em Setembro de 1924 deu-se outro furto a bordo, faltando nessa altura remover ainda muitas partes do navio, sendo fácil a qualquer embarcação pequena entrar pela popa do mesmo dado estar aberta, e em maré cheia entrar pelo lado de noroeste, pois tinha um grande rombo no costado.

Feita acima a síntese da informação recolhida, tudo parece indicar que entre o naufrágio, ocorrido no final de 1916 e Janeiro de 1920, a firma espanhola que iria receber o *Numância* em Bilbao, deve ter tido pessoal em Sesimbra para ir fazendo algumas demolições e não deixar roubar os materiais. O uso de explosivos, começado na Primavera de 1920 prolongou-se muito depois de 1924, dado haver ainda muito a demolir nessa altura. Não se pôde determinar quando acabou essa fase de remoção com explosivos, nem se os trabalhos eram interrompidos no Inverno. Refira-se que é possível perceber o avanço das demolições nas várias fotografias existentes, porém a maior parte delas não estão datadas.

Os destroços do *Numância* atualmente nunca ficam emersos, sendo visíveis do espaço⁵²⁴ ou para quem aí mergulhar. Os destroços só deixaram de ser visíveis na baixa-mar há poucas décadas. É sobejamente conhecida a fotografia da traineira *Marbelo*⁵²⁵ encalhada nos destroços do navio e totalmente fora de água, em 11 de Setembro de 1964. Houve assim pelo menos 3 fases nas demolições, a que se prolongou pela década 20, uma outra em meados da década de 40 e uma fase mais recente, posterior a 1964.

Os destroços desse navio fazem parte do imaginário da população de Sesimbra, há várias gerações, como bem espelha o texto abaixo:

«...os habitantes de Sesimbra adotaram imediatamente o “Numância” e voltaram a batizá-lo, eles o transformaram em “O Vapor” e serviu como o parque de diversões mais fantástico para crianças. Durante anos e anos nadaram até seus restos, subiram aos seus laterais para pescar, brincar aos piratas e aos exploradores, sonhar com mares distantes ... ainda hoje, todos os habitantes de Sesimbra lembram-se com carinho do Vapor e os seus rostos iluminam-se quando é mencionado...».⁵²⁶

⁵²⁴ Google Earth, data da imagem: 30/04/2023, [06/02/2024].

⁵²⁵ Fotografia pertencente ao Arquivo Municipal de Sesimbra.

⁵²⁶ BAUZÁ, Emilio, “El reposo de la fragata Numancia”, *Entreletras*, Espanha, 12/2020.

11 - O MAR DE SESIMBRA E A GRANDE GUERRA

Iremos referir diversos acontecimentos que ocorreram em Sesimbra, ou na sua costa, relacionados com a 1ª Guerra Mundial. Eventos que se verificaram antes, durante e depois do conflito.

Em 28 de Junho de 1914 foi assassinado em Sarajevo o Arquiduque Francisco Fernando, herdeiro da coroa do império Austro-Húngaro. A partir daí tudo se precipitou para a confrontação.

Comecemos por mencionar algumas datas chave do conflito:

Em 7/08/1914 declaração do governo português sobre a guerra, em concordância com o pedido do governo inglês de não declarar neutralidade nem beligerância; Em 23/02/1916 foi efetuada a requisição dos navios mercantes alemães e austríacos surtos em portos portugueses; Em 9/03/1916 a Alemanha declarou guerra a Portugal; Em 11/11/1918 Armistício de Compiègne. Tratado assinado entre os Aliados e a Alemanha que terminou as hostilidades na frente ocidental; Em 28/06/1919 foi assinado o Tratado de Paz, em Versailles.⁵²⁷

11.1 - GRANDE GUERRA - SESIMBRA

Serão mencionados em seguida vários assuntos relacionados com a 1ª Guerra Mundial, relativos à mobilização, instrução militar preparatória, vigilância marítima, exercícios de torpedos, minas e rocegas de minas, hidroaviões e aeronáutica naval.

Posteriormente, será feita referência à utilização de embarcações de Sesimbra no Serviço de Barragens em Lisboa, assim como a vários acontecimentos, dos quais resultaram embarcações afundadas por submarinos alemães na costa de Sesimbra.

⁵²⁷ Maria Fernanda Rollo, *Portugal e a Grande Guerra*, exposição, Lisboa, Divisão de Edições da Assembleia da República, Outubro 2014, p.2.

Mobilização

Além da mobilização, a guerra originou diversos constrangimentos. A circular enviada pelo Departamento Marítimo do Centro às Capitanias e Delegações, em 3 de Abril de 1916, referia que enquanto durasse o estado de guerra não poderia ser concedida licença a nenhum cidadão português com mais de 16 e menos de 45 anos, para sair do território da República e seus domínios para o estrangeiro.⁵²⁸

Não sendo objetivo proceder à análise da mobilização que foi efetuada, será porém de referir a circular enviada ao Delegado Marítimo, em 26 de Outubro de 1914, pelo Comando do Serviço da Reserva da Armada, que mandava afixar o edital seguinte:

«- EDITAL - Serviço da Reserva da Armada - Convocação - Para cumprimento das disposições contidas no decreto de 24 do corrente; - Faço saber que: São convocadas para se apresentarem imediatamente ao serviço ativo as praças de todas as classes que compõem a reserva da Armada. Os reservistas que, sem motivo cabalmente justificado, faltarem à apresentação ordenada, serão punidos nos termos de decreto de 27 de Setembro de 1894. Os reservistas de fora de Lisboa, terão que apresentar-se nas administrações dos concelhos respetivos, capitanias dos portos ou delegações marítimas, onde receberão guias de transporte por caminho-de-ferro, via marítima ou outro qualquer meio apropriado, para se apresentarem no mais curto prazo de tempo no referido comando da reserva em Lisboa. Comando da reserva da Armada em Lisboa, 26 de outubro de 1914. O Comandante».⁵²⁹

Instrução Militar Preparatória

Faz-se em seguida referência a algumas comunicações enviadas à Delegação Marítima de Sesimbra, relativas à Instrução Militar Preparatória (IMP) naquela vila.

Em 20 de Julho de 1916 foi enviado pela *Comissão Organizadora dos Festejos* um convite para o Delegado Marítimo e restantes elementos daquela repartição estarem presentes nas provas finais da Instrução Militar Preparatória a realizar no dia 30 desse mês, pelas 16 horas, na Fortaleza da vila de Sesimbra.⁵³⁰

⁵²⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁵²⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

⁵³⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

Em 27 de Novembro de 1919 o Diretor do 12º Grupo da IMP enviou um ofício ao Delegado Marítimo, no qual era referido:

«Rogo a V. Ex^a se digne ordenar para que seja comunicado aos senhores armadores, que têm ao seu serviço, mancebos em idade de receberem Instrução Militar Preparatória, (17,18,19 anos) de que os referidos mancebos foram dispensados de receber a referida instrução das 8 às 10 horas, na parada dos Bombeiros Voluntários, devendo contudo comparecer no Castelo de Sesimbra das 11 às 13, para receberem a dita instrução. Esta resolução foi tomada para que os mancebos da classe marítima não deixem de ir para o mar, no domingo de manhã, e não seja prejudicada a instrução militar, que por lei são obrigados». ⁵³¹

A anterior comunicação originou uma circular da Delegação Marítima, datada de 3 de Dezembro de 1919, dirigida aos gerentes das armações de pesca da sardinha, com idêntico conteúdo. Essa circular está assinada pelos armadores, atestando assim, que tinham tomado conhecimento do respetivo conteúdo. ⁵³²

Em 14 de Julho de 1920 o Diretor do 3º Grupo (antes era 12º Grupo) da IMP enviou um ofício ao Delegado Marítimo referindo, que para cumprimento do art.º 32 do regulamento para a IMP se iria realizar no dia 1 de Agosto pelas 12 horas as provas finais dos mancebos daquele núcleo, na Fortaleza de Sesimbra. Assim, em conformidade com o art.º 42 do citado regulamento, era aquele delegado convidado a tomar parte nas referidas provas, como membro do júri. ⁵³³

Vigilância marítima

Faz-se em seguida referência a alguns acontecimentos relacionados com a vigilância da costa de Sesimbra.

Foi antes mencionado, que uma comissão de arrais da pesca do alto se tinha dirigido ao Delegado Marítimo em Março de 1917, solicitando a proteção de um navio de guerra, contra a *ação ofensiva dos submarinos alemães*, para as embarcações que

⁵³¹ AHM, 313 - DMS, Nº 37- PD 1918/19.

⁵³² Idem.

⁵³³ AHM, 313 - DMS, Nº 38 - PD 1920.

pescavam a sudoeste do Cabo Espichel, tendo o referido delegado enviado um ofício à Capitania de Setúbal relativo a esse assunto.⁵³⁴

Em resposta, a Capitania de Setúbal enviou um ofício ao Delegado Marítimo, em 18 de Abril de 1917, comunicando que devia dar conhecimento aos interessados, que estava montado um serviço de vigilância fora de barra e que todos os dias as patrulhas e os caça-minas, em número nunca inferior a 4, faziam os seus cruzeiros entre o Cabo Espichel e o Cabo da Roca, pernoitando alguns em Sesimbra e demorando-se junto dos grupos de embarcações, que se encontravam pescando dentro daquela zona e que a falta de material impedia que a vigilância fosse mais intensa.⁵³⁵

A Estação Semafórica do Cabo Espichel teve sempre um papel fundamental na vigilância da costa de Sesimbra. Em 15 de Junho de 1917 a Divisão Naval enviou ao Delegado Marítimo um ofício, que referia remeter 2 exemplares de instruções para sinais indicando a presença de submarinos, solicitando que fosse dado conhecimento aos marítimos e enviado um exemplar ao Semáforo do Cabo Espichel a cujos sinaleiros deveria ser dada explicação por um oficial.⁵³⁶

As instruções com o título “Sinais indicando a proximidade de submarinos e de minas submarinas”, continham 3 diferentes grupos de instruções: Sinais feitos pelos Navios; Sinais feitos pelos Semáforos e Sinais indicando a presença de Minas.

Após ter recebido as instruções, em 20 de Junho de 1917, a Estação Semafórica do Cabo Espichel enviou um ofício ao Delegado Marítimo, que referia o seguinte:

«Dou a informar, não ter dúvida alguma no cumprimento sob a compreensão das mesmas instruções, mas sim dando conhecimento de que não poderá por esta estação serem já executadas por falta absoluta de material para os sinais luminosos, de que acabo de oficiar para a repartição da minha dependência neste sentido, de quem espero providências.

Permita-me umas perguntas, de que as mesmas instruções não esclarece: 1º Qual o meio (ou sinal) que deve ser aplicado para reconhecimento dos sinais noturnos? 2º A que navios devem estes sinais noturnos serem feitos por esta estação? 3º Havendo

⁵³⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.385.

⁵³⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

⁵³⁶ Idem.

distinção de navios a quem deve ser feitos os sinais noturnos, como distinguir estes de noite?»⁵³⁷

Sendo autorizada a despesa de 4 a 5 escudos, a efetuar com o transporte do Delegado Marítimo ao Cabo Espichel,⁵³⁸ e após a referida visita, esse delegado comunicou ao Comando da Divisão Naval em 5 de Julho de 1917, que a estação semafórica não tinha meios para satisfazer as instruções recebidas, pois não possuía balão algum, nem tão pouco uma lanterna para fazer os sinais luminosos e que a mesma estação, necessitava também de ser guarneçada com um binóculo, pois tinha somente um óculo antigo.⁵³⁹

De referir ainda, que a Direção Geral da Marinha comunicou à Delegação Marítima de Sesimbra, em 14 de Outubro de 1918, que as comunicações sobre os submarinos inimigos deviam ser feitas diretamente àquela Direção Geral e ao Comando Central da Defesa Marítima.⁵⁴⁰

Exercícios de Torpedos

Foram efetuados alguns exercícios de torpedos na baía de Sesimbra antes da 1ª Guerra Mundial, faz-se em seguida referência a alguns acontecimentos relacionados com esses exercícios.

Em 10 de Maio de 1913 o Comandante do Serviço e Escola Prática de Torpedos e Eletricidade dirigiu um ofício ao Delegado Marítimo de Sesimbra, em que questionava qual a melhor época para ali se realizar exercícios práticos, incluindo a regulação de torpedos, questionava também sobre a hipótese de alojar num edifício do Estado os 12 oficiais em instrução, que iriam assistir a esses exercícios.⁵⁴¹

Em reposta, o Delegado Marítimo informou em 15 de Maio, que a época mais propícia para se efetuar os exercícios era de 15 de Julho a 15 de Setembro, com especial destaque para o mês de Agosto e que existia um único hotel naquela vila, que podia fornecer comida aos 12 oficiais, mas só poderia alojar 5 deles, e que o mesmo praticava

⁵³⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

⁵³⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917, ofício do DMC à DMS em 22/06/1917.

⁵³⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.462.

⁵⁴⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 37 - PD 1918/19.

⁵⁴¹ AHM, 313 - DMS, Nº 33 - PD 1911/13.

os seguintes preços diários: comida 800 réis, quarto 300 réis e as duas situações, 1000 réis. Informava ainda, que não havia nenhum edifício do Estado em condições de alojar os oficiais, mas que se fosse durante o mês de Agosto, havia um edifício da Câmara Municipal devoluto, que poderia ser eventualmente utilizado.⁵⁴²

No telegrama de 17 de Julho de 1915, da Generalmar para o Delegado Marítimo de Sesimbra, era referido o seguinte:

«O Comando da escola de torpedos comunica que seguem baía de Sesimbra segunda-feira manhã vapor Vulcano e pontão Lagos proceder aí exercícios regulação torpedos durante duas semanas conforme é uso pessoal além guarnição Vulcano não irá além seis oficiais seis sargentos trinta praças. Pede além avisos armações pesca avisar fornecedores pão e carne que Comissário combinará fornecimentos diários».⁵⁴³

Foi já antes referido o fornecimento de água doce ao vapor *Vulcano* e ao pontão *Lagos*, efetuado pela Câmara Municipal de Sesimbra, no decorrer dos exercícios de torpedos ocorridos no Verão de 1915.⁵⁴⁴

Minas e rocegas de minas

Apesar de não terem sido colocadas minas na costa de Sesimbra, os seus pescadores frequentavam águas em que elas tinham sido colocadas. Assim, em 12 de Maio de 1916 a Delegação Marítima recebeu uma circular do Departamento Marítimo do Centro, comunicando que deviam ser avisados todos os barcos de pesca da existência de minas na barra de Lisboa sendo perigoso passar sobre as redes, os mesmos deveriam pedir indicações aos barcos de vigilância.⁵⁴⁵

Aquando da retirada das minas no final da guerra, em 10 de Dezembro de 1918, o referido departamento enviou um telegrama à Delegação Marítima comunicando que começava nesse dia o serviço de rocega fora da barra e solicitava que fossem avisados os barcos de pesca para não pescarem, durante o referido serviço, para norte do enfiamento da barra grande até ao Cabo Roca.⁵⁴⁶

⁵⁴² AHM, 313 - DMS, Nº 108 - RCE 1911/13, p.462.

⁵⁴³ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1914/15.

⁵⁴⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 109 - RCE 1913/15, p.454.

⁵⁴⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁵⁴⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 37 - PD 1918/19.

Hidroaviões e aeronáutica naval

Em 20 de Maio de 1918 o Departamento Marítimo do Centro enviou uma circular às Capitanias e Delegações, na qual era referido:

«Segundo comunicação do Comandante do Centro de Aveiro começou já o serviço de fiscalização da costa pelos hidroaviões daquele centro. O mesmo Comandante solicita que por intermédio das autoridades marítimas se faça saber a todos os navegantes (patrulhas, embarcações de cabotagem, pesca, etc.) de toda a costa, que as circunstâncias de voo podem obrigar um hidroavião a amarrar e pedir socorro. Pede-se para recomendar para ir em seu auxílio o mais rapidamente possível. Não há perigo nenhum para qualquer embarcação em se aproximar de um hidroavião. Ao barco de socorro será dada uma indemnização estabelecida por acordo entre o Comandante do Centro, o Capitão do porto, o piloto do aparelho e o patrão do barco».⁵⁴⁷

Em 22 de Março de 1919, foi enviada pelo Comandante do Centro de Aviação Marítima de Lisboa ao Delegado Marítimo de Sesimbra uma curiosa comunicação na qual era referido, que ele tinha lido no Jornal “O Século”, que tinha sido apanhado um pombo com anilha com as iniciais A.M.L.52, que pertencia ao pombal daquele Centro, assim solicitava que desse as necessárias ordens, para que o referido pombo fosse enviado o mais breve possível àquele Centro.⁵⁴⁸

Efetivamente, o referido pombo-correio foi entregue em Lisboa no dia 25, pelo cabo do mar José Augusto Ferreira dos Santos, como é atestado pela Guia de Marcha emitida para a sua deslocação.⁵⁴⁹

Final das hostilidades

Em 11 de Novembro de 1918 o Departamento Marítimo do Centro enviou um telegrama às Capitanias e Delegações dando conhecimento que tinha sido assinado o armistício pela Alemanha tendo cessado as hostilidades.⁵⁵⁰

⁵⁴⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 37 - PD 1918/19.

⁵⁴⁸ Idem.

⁵⁴⁹ Idem.

⁵⁵⁰ Idem.

Em 26 de Dezembro desse ano, o referido departamento enviou um telegrama à Delegação Marítima de Sesimbra, comunicando que a partir do dia 27 desse mês, inclusive, deviam acender todos faróis e farolins da área pertencente àquela repartição.⁵⁵¹

11.2 - SERVIÇO DE BARRAGENS - LISBOA / EMBARCAÇÕES DE SESIMBRA

Durante a 1ª Guerra Mundial houve algumas embarcações pertencentes às armações de sardinha da costa de Sesimbra, que foram utilizadas no Serviço de Barragens em Lisboa.

A primeira comunicação sobre este assunto, que se constatou, foi o telegrama enviado em 26 de Março de 1916 pela Capitania de Setúbal à Delegação Marítima de Sesimbra, perguntando se podia dispor de 8 grandes embarcações das armações, com arrais e palamenta, tendo 5 delas gaviets, que pudessem estar na Doca de Belém no dia 28 desse mês. Era solicitada resposta urgente pela mesma via.⁵⁵²

Acabaram por ir só 3 embarcações de Sesimbra, que foram rebocadas para Lisboa no dia 29 de Março de 1916 pelo rebocador *Bérrio*. Os seus nomes, matrículas e proprietários eram os seguintes: *Emilio* SC9A6, da Sociedade Loureiro e Cª (Filhos); *Bacorinho* SC3A14, da Sociedade Caldeira & Filhos e *Napoleão* SC8A12, da Sociedade de Pescarias Lisbonense, Sucessores Rosas & Cª.⁵⁵³

Na comunicação enviada pela Delegação Marítima ao gerente da Sociedade Loureiro e Cª (Filhos) na manhã do dia 29 de Março, era referido que aquela delegação tinha recebido nesse mesmo dia, um telegrama comunicando que o rebocador *Bérrio* vinha buscar as embarcações pelas 12 horas, solicitando por isso, que desse as convenientes ordens para que o batel SC9A6 *Emilio*, pertencente à armação “Agulha”, estivesse pronto a ser rebocado à dita hora, mandando-o amarrar à boia do salva-vidas, munido da respetiva palamenta e gaviets, bem como o arrais Manuel Duarte Piló.⁵⁵⁴

⁵⁵¹ AHM, 313 - DMS, Nº 37 - PD 1918/19.

⁵⁵² AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁵⁵³ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.245, ofício da DMS ao DMC em 13/09/1916.

⁵⁵⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.146.

Idênticas comunicações foram enviadas na mesma altura aos gerentes das outras duas sociedades. Ficou-se assim a saber, que todas as embarcações que iam para Lisboa eram batéis, que o *Bacorinho* da Caldeira & Filhos pertencia à armação “Burgau” sendo o arrais Emídio Pinto e que o *Napoleão* da Sociedade de Pescarias Lisbonense pertencia à armação “Varanda”, sendo Manuel José o seu arrais.⁵⁵⁵

Alguns dias depois, em 10 de Abril de 1916, em resposta à Delegação Marítima de Sesimbra, a Capitania de Setúbal comunicou, que segundo informação dada pela Majoria General da Armada, a duração do serviço para que tinham sido requisitadas as embarcações pertencentes àquela delegação, não iria além de 15 dias. Em relação aos arrais nada havia a responder, visto eles terem-se retirado para as suas armações após a entrega dos barcos em Lisboa.⁵⁵⁶

Tinha havido alguns percalços durante a operação de rebocagem dos batéis para Lisboa, como é referido no ofício que a Delegação Marítima enviou à Capitania de Setúbal em 26 de Abril de 1916:

«Depois de terem regressado a Sesimbra os arrais que acompanharam as embarcações, o que ia no batel SC3A14 “Bacorinho”, da Sociedade Caldeira & Filhos, veio a esta delegação participar que tendo-se por efeito do mar inundado o batel de que era arrais, o qual era a 1ª embarcação rebocada, no seu salvamento perdeu uma camisola, uma cinta e um barrete, e pedir para ser remunerado pela perda sofrida, computando-a em 3\$00, comunicando também que a palamenta da embarcação desapareceu pelo mesmo motivo. Esta delegação dirigiu-se ao comando do “Bérrio”... para averiguar da veracidade das informações do arrais... junto se enviam duas relações uma dos objetos perdidos pelo arrais... e outra da palamenta... ignorando ele, se a fateixa e 20 braças de cabo que também faziam parte da palamenta teriam ou não desaparecido».⁵⁵⁷

Surgiram também algumas contrariedades em Lisboa. No ofício de 8 de Julho de 1916 da Capitania de Setúbal, foi dado conhecimento à Delegação Marítima de Sesimbra que, por se achar inavegável uma das 8 barcas que tinham ido fazer serviço nas barragens do porto de Lisboa, pedia o Departamento Marítimo do Centro, que dado terem ido

⁵⁵⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, pp.144-145.

⁵⁵⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁵⁵⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, pp.214-215.

também algumas embarcações daquela localidade, que se apresentasse ali alguém para reconhecer a embarcação e saber-se a quem pertence, a fim de ser entregue ao seu proprietário com a indemnização devida.⁵⁵⁸

No dia 11 a Delegação Marítima comunicou com os gerentes das três sociedades, de forma a ser enviado alguém a Lisboa, para se reconhecer a embarcação em causa.⁵⁵⁹

Após o reconhecimento, no dia 18 de Julho a Delegação Marítima informou o Departamento Marítimo do Centro, que o batel *Bacorinho* não tinha sido avaliado antes de ter ido para Lisboa, tendo simplesmente sido apresentado pelas sociedades a relação das embarcações e palamentas e os respetivos valores; a embarcação em questão tinha na relação arquivada o valor de 120\$00 igual ao valor que constava do livro de registo de embarcações. Informava também, que à Sociedade Caldeira & Filhos já tinha sido satisfeita a importância de 21\$08 dos prejuízos sofridos pela palamenta do batel, quando este tinha sido rebocado para Lisboa.⁵⁶⁰

Em 13 de Setembro de 1916, os gerentes das 3 armações foram notificados pela Delegação Marítima, que os batéis rebocados para Lisboa em 29 de Março pelo *Bérrio*, tinham sido dispensados do serviço da barra de Lisboa, podendo ser recebidos naquela localidade pelos respetivos proprietários.⁵⁶¹

Em 2 de Outubro, a Delegação Marítima de Sesimbra solicitou ao Departamento Marítimo do Centro informação sobre a reclamação ainda não respondida, efetuada pela sociedade Caldeira & Filhos, proprietária do batel *Bacorinho*, pelo facto de quererem indemnizar essa sociedade somente com a quantia de 5\$00.⁵⁶²

Em 26 de Outubro de 1916 a Delegação Marítima de Sesimbra comunicou ao gerente da sociedade Caldeira & Filhos o seguinte:

«Sua Ex^a o Major General da Armada determina que se lhe transmitido o seguinte: Que se não pode de forma alguma admitir a doutrina expressa na sua exposição...pois que a embarcação quando requisitada já estava em péssimo estado de conservação, sendo avaliada dias depois em 5\$00 e dada como inavegável e servir só para lenha, tendo-se de

⁵⁵⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁵⁵⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.168.

⁵⁶⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.217.

⁵⁶¹ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, pp.245-246.

⁵⁶² AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.255.

mais a mais indenizado já os proprietários em 21\$08 de prejuízos sofridos em parte da palamenta do batel. Não acha pois atendível o pedido daquela firma».⁵⁶³

Será ainda de referir a circular do Departamento Marítimo do Centro, enviada em 25 de Janeiro de 1917 às Capitánias e Delegações, na qual se solicitava, que fosse comunicado àquele departamento o aparecimento de flutuadores de vidro de forma esférica, para poderem ser entregues na Doca de Belém ao Serviço de Barragens.⁵⁶⁴

11.3 - SUBMARINOS - EMBARCAÇÕES AFUNDADAS / COSTA DE SESIMBRA

Iremos fazer referência a duas comunicações das autoridades marítimas, relacionadas com o abastecimento de submarinos alemães na nossa costa. Faremos também referência a uma outra comunicação, relativa aos afundamentos efetuados por um submarino perto do Cabo de S. Vicente.

Será feita depois, uma referência mais detalhada a dois ataques efetuados por submarinos alemães perto do Cabo Espichel no ano de 1917, dos quais resultaram embarcações afundadas, mas que não provocaram vítimas, de acordo com as comunicações que serão mencionadas.

Em 7 de Junho de 1915 o Departamento Marítimo do Centro enviou uma circular confidencial / urgentíssima às Capitánias e Delegações Marítima referindo:

«De ordem de S. Ex^a o Ministro da Marinha se comunica que constando andarem no Atlântico submarinos alemães, para evitar a possível eventualidade de esses barcos procurarem abastecer-se de qualquer maneira nas nossas costas por intermédio de embarcações de pesca, deverá essa repartição evitar que os barcos de pesca abasteçam submarinos alemães. Pelas vias competentes foram solicitados as necessárias providências da Guarda-Fiscal, no mesmo sentido. A Majoria deu também instruções indispensáveis aos navios que vão partir para fiscalizarem a costa. Deverá comunicar a este Departamento qualquer ocorrência que tiver conhecimento».⁵⁶⁵

⁵⁶³ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.270.

⁵⁶⁴ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

⁵⁶⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 34 - PD 1915.

Em 30 de Outubro de 1916, o Departamento Marítimo do Centro enviou uma circular, informando que tinham sido afundados por um submarino alemão 3 vapores a 28 milhas a sudoeste do Cabo de S. Vicente.⁵⁶⁶

Em 24 de Maio de 1917, o Departamento Marítimo do Centro informou a Delegação Marítima de Sesimbra, que em vários pontos da costa de Portugal tinham aparecido alguns indivíduos de nacionalidade espanhola, fazendo transportar grandes quantidades de ovos para barcos que os esperavam ao largo, parecendo que não se tratava de mero contrabando mas sim de abastecimento de submarinos inimigos; deviam assim ser tomadas por aquela autoridade as providências necessárias, no sentido de obviar quanto possível a repetição de tais factos, informando do que soubesse a esse respeito.⁵⁶⁷

Afundamento da chalupa *Lima* e da canoa da picada *Emília 1ª*

Um telegrama, com cópia em anexo, enviado à Delegação Marítima de Sesimbra pela Estação Electro Semaforica do Cabo Espichel, no dia 17 de Fevereiro de 1917 às 18h 38m, referia o seguinte:

«Um submarino desconhecido nacionalidade torpedeou próximo a este Cabo uma chalupa canoa da picada tripulação da chalupa foi recolhida por outra canoa da picada segue rumo essa baía composta de seis homens».⁵⁶⁸

Em telegrama enviado ao Delegado Marítimo de Sesimbra, em 19 de Fevereiro de 1917, o Comandante da Divisão Naval comunicou, que devia informar com urgência tudo o que tinha ocorrido durante passagem do submarino e recomendar aos capitães e patrões das embarcações atacadas para irem a bordo do *Vasco da Gama*.⁵⁶⁹

Similar telegrama foi enviado nesse dia também pela Capitania de Setúbal, para mandar apresentar os mestres da chalupa *Lima* e da canoa *Emília 1ª* a bordo do *Vasco da Gama*.⁵⁷⁰

Em resposta ao telegrama do Comando da Divisão Naval de 19 de Fevereiro, o Delegado Marítimo enviou, no próprio dia, uma detalhada comunicação, reportando os

⁵⁶⁶ AHM, 313 - DMS, Nº 35 - PD 1916.

⁵⁶⁷ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

⁵⁶⁸ Idem.

⁵⁶⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

⁵⁷⁰ Idem.

acontecimentos ocorridos, começando por transcrever o texto do telegrama recebido do semáforo do Cabo Espichel no dia 17 de Fevereiro de 1917 às 18h e 38m, que foi já antes mencionado. Após essa transcrição, continuou reportando os pormenores do incidente, como em seguida se reproduz:

«Pelas 20 horas fundeu nesta baía a canoa da picada “Maria da Encarnação”, da praça de Lisboa, mestre Francisco Fernandes Lopes, vindo de Lisboa para Sesimbra trazendo a seu bordo seis marítimos da tripulação do palhabote “Lima” da praça de Lisboa vindo desta para Setúbal, mestre Luiz Candido Machado; relatou este mestre que encontrando-se a milha e meia E.W. do Cabo Espichel, fora intimidado por um tiro de peça que lhe passou próximo da vela, saltando a tripulação no bote o qual se dirigiu ao submarino por d’ali fazerem o chamamento; 5 dos homens saltaram para o submarino e deste para o bote 3 alemães dirigindo-se em seguida para bordo do palhabote onde foram postas bombas explosivas, voltando de novo para o submarino, levando os mantimentos encontrados; os 5 homens voltaram de novo para o bote e os alemães para o submarino, ouvindo-se d’ali a instantes detonações afundando-se o navio.

Identicamente o submarino tinha intimidado a canoa acima “Maria da Encarnação” bem como um gasolina que consta ter ido para Setúbal, mas de que não pôde saber o nome; mas estas embarcações não fizeram caso da intimidação, tendo a canoa conseguido escapar por ter apanhado vento favorável ao dobrar o Cabo, sendo mais tarde para esta que se dirigiu a tripulação do palhabote afundado.

Em seguida ao afundamento do “Lima”, o submarino dirigiu-se para a canoa da picada “Emília 1^a” também da praça de Lisboa, que se encontrava a duas milhas e meia da costa, a qual foi logo abandonada pela sua tripulação composta de 7 homens logo que o avistou; viram o submarino prolongar-se com a canoa talvez por espaço de meia hora, largando-a depois seguindo-se a breves instantes a explosão e o seu afundamento; viram depois o submarino submergir, bem como uma outra vela à distância e à ré da sua embarcação, ignorando se igual destino teria tido essa embarcação, pois que ouviu depois algumas detonações.

Como pode, à força de remos a tripulação da “Emília 1^a” dirigiu-se para Sesimbra onde chegou pela 1h 30m do dia 18.

A tripulação da canoa “Emília 1^a” segundo informe do mestre era a seguinte: António da Costa, mestre, José Alexandre, Artur Santo Amaro, João Pedro, Joaquim do Carmo Infante, Joaquim da Silva e Alvaro Ramos. Só vi o mestre pelas 8h 30m do dia 18 pedindo-me autorização para seguir com os dois primeiros para Sines donde são naturais,

na canoa “Maria da Encarnação” que para ali largava e os outros irem para Lisboa nas carroças que transportam o peixe pescado para o Seixal.

Acabo para cumprimento do exposto no telegrama⁵⁷¹ deitar um telegrama para a Delegação de Sines, afim de ali serem avisados os mestres António da Costa e Francisco Fernandes Lopes.

A tripulação do “Lima” era a seguinte: Luiz Candido Machado, mestre, Bento Vieira, Custódio Vieira, Guilherme Verde, Cesário Vieira Jorge, Manuel José Vieira à qual foi dado alojamento e comida no sábado e domingo seguindo hoje no automóvel da carreira para Lisboa.

Consta que o submarino foi avistado pelo semáforo pelas 14 horas desse dia⁵⁷² tendo até intimidado três vapores um holandês e dois vapores espanhóis aos quais fez a sua visita depois do que se deu o afundamento dos navios acima citados.

Esta delegação só pode informar por informações recebidas, nada tendo visto por os factos não se terem dado nesta baía, sendo possível que essas informações dadas sob a sugestão do abalo recebido não sejam bem a expressão da verdade.

O Delegado Marítimo, Artur José Teixeira». ⁵⁷³

A alusão feita quase no final da comunicação, aos três vapores um holandês e dois espanhóis, que teriam também sido afundados pelo mesmo submarino, carece de confirmação. O parágrafo que menciona esses acontecimentos, não os refere como uma certeza, mas como sendo fruto de rumores. Esse parágrafo começa logo por referir “Consta que o submarino...”. Acresce ainda, que o Delegado Marítimo não mencionou qual tinha sido a fonte desses rumores.

Afundamento do vapor grego *Crios Andros*⁵⁷⁴

Iremos agora fazer referência a um outro ataque, levado a cabo por um submarino dois meses mais tarde, também perto do Cabo Espichel. Foram identificadas as seguintes comunicações relacionadas com esse incidente:

⁵⁷¹ Instruções para irem a bordo do *Vasco da Gama*, conforme ordenado no telegrama de 19/02/1917 pelo Comandante da Divisão Naval.

⁵⁷² Dia 17/02/1917.

⁵⁷³ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, pp.356-358.

⁵⁷⁴ *Crios* ou *Krios*, não se apurou qual a forma correta de escrever; *Andros* é o nome de uma ilha grega.

- A Estação Semafórica do Cabo Espichel enviou à Delegação Marítima de Sesimbra um telegrama em 16 de Abril de 1917 às 18h 55m comunicando que, vinha de oeste um submarino, que deveria ser alemão, em perseguição de um vapor norueguês que seguia para leste;⁵⁷⁵

- Novo telegrama enviado às 20h 30m pela mesma estação informava que o submarino continuava pairando próximo do vapor grego *Crios*, havendo também escaleres desse navio pairando nas proximidades; o vapor norueguês tinha fugido na direção daquela baía por *ilegível* norte nada mais podia observar;⁵⁷⁶

- No dia seguinte, 17 de Abril de 1917 o Delegado Marítimo de Sesimbra enviou 2 telegramas de idêntico teor, para a Capitania do Porto de Setúbal e para o Departamento Marítimo do Centro, referindo o seguinte:

«Duas baleeiras do vapor grego “Crios Andros” vindo de Béni Saf⁵⁷⁷ destino Inglaterra aportaram esta baía com 30 homens tripulação por o vapor ter sido afundado por submarino alemão a 10 milhas oeste Cabo Espichel pelas 17 horas trinta minutos de ontem».⁵⁷⁸

- A Guia passada pela Delegação Marítima de Sesimbra, para acompanhar os tripulantes do navio afundado, tinha o seguinte texto:

«Guia - Vão apresentar-se no Consulado grego 30 tripulantes do vapor grego “Crios Andros” torpedeado por um submarino alemão a oeste do Cabo Espichel que aportaram ontem de manhã a esta baía em duas baleeiras. Delegação Marítima de Sesimbra, 18 de Abril de 1917, O Delegado Marítimo *Artur José Teixeira*».⁵⁷⁹

- Em 19 de Maio de 1917 o Instituto de Socorros a Náufragos enviou um telegrama à Delegação Marítima de Sesimbra solicitando, que informasse com urgência os nomes dos náufragos do vapor grego *Crios*, que ali tinham aportado após o naufrágio;⁵⁸⁰

- Nesse mesmo dia, 19 de Maio, o Delegado Marítimo enviou um ofício à Comissão Central do Instituto de Socorros a Náufragos, com o texto seguinte:

⁵⁷⁵ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

⁵⁷⁶ Idem.

⁵⁷⁷ Porto na Argélia.

⁵⁷⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17 p. 408.

⁵⁷⁹ Idem.

⁵⁸⁰ AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

«Em referência ao telegrama dessa Comissão, esta Delegação nada pode informar acerca dos nomes dos naufragos do vapor grego “Criós Andros” que aqui aportaram depois do naufrágio, por as não ter tomado. Ainda mesmo que se quisesse tirar a relação dos ditos naufragos, havia a arcar com a relutância do Capitão do vapor, que comunicou à autoridade fiscal não saber os nomes da equipagem que trazia».⁵⁸¹

- A última referência relativa a este assunto, que se encontrou, foi uma circular do Departamento Marítimo do Centro, enviada às Capitanias e Delegações em 2 de Agosto de 1917, em que era solicitado que informassem aquela repartição se tinha sido feita, naquele ano, qualquer despesa com a tripulação do vapor grego *Krios* e qual era a sua importância.⁵⁸²

Será de referir, que os dois telegramas provenientes da Estação Semafórica do Cabo Espichel em 16 de Abril de 1917 às 18h 55m e às 20h 30m, antes mencionados, foram enviados não só à Delegação Marítima de Sesimbra mas também a outras autoridades, conforme menciona o respetivo impresso de receção, que contudo não as especifica. Era frequente em casos como esse, a referida estação semafórica enviar a informação telegráfica em simultâneo para diversas autoridades.

⁵⁸¹ AHM, 313 - DMS, Nº 111 - RCE 1915/17, p.425.

⁵⁸² AHM, 313 - DMS, Nº 36 - PD 1917.

12 - OUTRAS EMBARCAÇÕES NO PORTO DE SESIMBRA

Não eram somente as embarcações de pesca que frequentavam o porto de Sesimbra. Os navios em viagem ao longo da nossa costa procuravam abrigo na sua baía em diversas situações. Havia igualmente um movimento de mercadorias efetuado por embarcações costeiras, que frequentavam aquele porto.

Iremos fazer referência às matrículas das embarcações de cabotagem efetuadas em Sesimbra, no período compreendido entre 1894 e 1909. Iremos fazer depois referência às embarcações que entraram e saíram do porto de Sesimbra no ano de 1894 e no período compreendido entre 1897 e 1919.

12.1 - MATRÍCULAS DE CABOTAGEM - 1894/1909

Com base na informação existente no livro de registo das matrículas dos barcos de cabotagem da Delegação Marítima de Sesimbra⁵⁸³ foi efetuado o *Quadro 25 - Matrículas das Embarcações de Cabotagem no Porto de Sesimbra - 1894 / 1909*, que se apresenta em apêndice. Desse quadro podemos retirar as seguintes conclusões:

- Houve um total de 39 matrículas, efetuadas nos 16 anos em estudo, sendo todas de caíques, com exceção de uma canoa em trânsito para Olhão;
- No ano de 1894 foram efetuadas 13 matrículas, ou seja 1/3 do total, seguiu-se o ano de 1898 com 9 matrículas. Nos restantes anos esse número variou entre 1 e 2 matrículas. Em 1905, 1907 e 1908 não foram efetuadas quaisquer matrículas;
- Houve 11 embarcações de cabotagem, que fizeram uma única vez a matrícula em Sesimbra, no período em análise, 4 que fizeram duas ou três vezes, 1 que fez seis vezes e ainda 1 que fez doze vezes. O proprietário dessa última embarcação denominada *Rosária Maria*, apesar de ser natural de Olhão, residia em Sesimbra;
- Relativamente às tripulações, verifica-se que o seu número variava entre um mínimo de 4 e um máximo de 11, com uma média e 7,3 homens por embarcação. Por sua vez, quase 2/3 dos tripulantes eram algarvios, com especial destaque para os naturais de

⁵⁸³ AHM, 313 - DMS, Nº 132 - Registo de Matrículas de Cabotagem 1894/1909.

Olhão que detinham 48% do total do pessoal matriculado. Os naturais de Sesimbra eram pouco mais que 10% e os de Setúbal não ultrapassavam mesmo os 2%;

- As tripulações eram constituídas normalmente por um mestre, eventualmente por 1 ou no máximo 2 moços e por vários companheiros. Só na parte final do período começaram a aparecer matrículas que incluíam também 1 contramestre;

- Grande parte das matrículas referia que a forma de retribuição era por partes, explicitando as que eram devidas à embarcação e as que eram devidas a cada um dos tripulantes. Nalgumas não havia referência, sendo provável que fossem também por partes. Somente na última matrícula efetuada já em 1909, é que é referido que os tripulantes tinham direito a uma soldada, com um valor diário fixo.

No *Anexo 5.4 - Matrículas de Barcos de Cabotagem em 1894, 1897 e 1909* é apresentado cópia dos fólios 2, 8 e 29 do respetivo livro de registo de matrículas.

No fólio 2 estão registadas 3 matrículas:

- Matrícula do caíque *Amélia* efetuada em 26 de Janeiro de 1894 cujo proprietário era José Antonio de Carvalho, residente em Lisboa. O mestre era Domingos Manços Dias de Olhão. Da tripulação constavam também 4 companheiros e 2 moços. Dos 7 tripulantes, 4 eram naturais do Algarve. Soldadas ajustadas - A partes;

- Matrícula do caíque *Senhora da Boa Viagem* efetuada em 26 de Janeiro de 1894, proprietários João Gonçalves e António Martins Frade. O mestre era António Correia de Olhão. Tinha 6 companheiros e 1 moço. Dos 8 tripulantes, 4 eram de Olhão, 1 de Faro, 1 do Porto, 1 de Esposende e 1 de Sesimbra. Soldadas ajustadas - A partes;

- Matrícula do caíque *nome ilegível* efetuada em 26 de Fevereiro de 1894, proprietário e mestre José Gomes Mercante de Olhão. Da tripulação constavam também 4 companheiros e 1 moço, todos de Olhão. Soldadas ajustadas - O barco 8 ½ partes, cada tripulante 2, moço o que merecer.

No fólio 8 está registada a matrícula do caíque *Rosária Maria* efetuada em 8 de Maio de 1897, pelo prazo de 1 ano, proprietário e mestre Joaquim Gomes Frade natural de Olhão. Tinha matriculados 8 camaradas, 2 de Sesimbra, 2 da Póvoa do Varzim, 1 de Lisboa, 1 de Sagres e 2 de Olhão. Em 26 de Julho de 1897 desembarcaram 2 companheiros. Soldadas ajustadas - A partes.

No fólio 29 está registada a matrícula do caíque *Rosária Maria* efetuada em 28 de Maio de 1909, válida até 31 de Dezembro de 1909, e finda a viagem em Sesimbra.

Proprietária Rosária Maria Frade como cabeça do casal por falecimento de Joaquim Gomes Frade, residente em Sesimbra. Mestre António Paixão de Sesimbra, tendo como tripulantes 1 Contramestre, 5 marinheiros e 1 moço. Dos 8 tripulantes, 3 eram de Sesimbra, 3 de Ílhavo, 1 de Lisboa e 1 de Senhorim. Soldadas ajustadas por dia - mestre particular, contramestre e marinheiros 320, moço 280 réis.

O caíque *Rosária Maria*, cujo proprietário era natural de Olhão, mas que residia em Sesimbra, foi o que mais esteve ligado a essa vila, tendo aí efetuado matrículas de 1894 a 1909. A sua última matrícula não tinha mesmo tripulantes de Olhão ou de outros locais do Algarve, ao contrário do que era habitual nessas embarcações de cabotagem.

12.2 - EMBARCAÇÕES ENTRADAS E SAÍDAS DE SESIMBRA EM 1894

Menciona-se em seguida a informação respeitante ao movimento de embarcações entradas e saídas no porto de Sesimbra no ano de 1894, referidas no Relatório de Baldaque da Silva *A indústria da pesca em Sesimbra*, efetuado em 1897:

«O movimento marítimo de pequena cabotagem do porto de Sesimbra no ano de 1894, segundo a mais recente estatística que está publicada pelo ministério da fazenda, é o seguinte:

Entradas - Com carga, 67 embarcações, atingindo 2.021 toneladas de arqueação; em lastro, 49 embarcações, com a tonelagem de 1.245.

Saídas - Com carga, 96 embarcações, atingindo 2.676 toneladas de arqueação; em lastro, 21 embarcações, com 747 toneladas de arqueação.

De grande cabotagem não tem movimento marítimo. De longo curso, entraram e saíram 3 embarcações francesas com 198 toneladas de arqueação».⁵⁸⁴

Pode-se constatar, que as embarcações de pequena cabotagem que frequentaram o porto de Sesimbra em 1894 tinham em média 28,7 toneladas de arqueação. Foi antes referido, que a quase totalidade das matrículas de cabotagem efetuadas nesse porto eram de caíques. No *Quadro 19 - Embarcações de Sesimbra / Características - 1898/1926*, o único caíque aí referido tinha curiosamente 28,49 toneladas de arqueação.

⁵⁸⁴ AHM, Doc. Avulsa, Pescarias, Cx. 913 1897, António Arthur Baldaque da Silva, *A indústria da pesca em Sesimbra - Relatório apresentado ao Conselho do Almirantado*, 1897, p.7.

Da diferença, entre as 49 embarcações entradas em lastro e as 21 saídas também em lastro, se pode constatar que o porto de Sesimbra era mais utilizado para carregar do que para descarregar, sendo naturalmente o peixe a carga efetuada nessas embarcações.

12.3- EMBARCAÇÕES ENTRADAS E SAÍDAS DE SESIMBRA - 1897/1919

Iremos fazer referência às embarcações que visitaram o porto de Sesimbra entre os anos de 1897 e 1919. Faremos depois, uma referência mais detalhada, ao movimento das embarcações ocorrido em 1911. Por último, será efetuada uma análise relativa às mercadorias, carregadas e descarregadas no referido porto.

Embarcações entradas e saídas - 1897/1919

Foi efetuado uma análise detalhada, da informação existente nos registos das embarcações entradas⁵⁸⁵ e saídas⁵⁸⁶ do porto de Sesimbra, referentes ao período de 1897 a 1919. Não foram constatados registos desses movimentos anteriores a 1897, nem posteriores a 1919.

Começou-se por fazer resumos anuais das embarcações que visitaram o porto de Sesimbra, contendo informação sobre o número mensal das embarcações, as suas nacionalidades e tipos, origens, destinos, cargas transportadas, etc., de forma a se poder caracterizar o tráfego em questão. *Quadros 27.1 a 27.12 - Embarcações entradas e saídas - Porto de Sesimbra*, de 1897 a 1919, que estão apresentados em apêndice.

Com base nos resumos anuais, efetuou-se então um resumo de todo o período contendo os dados mais relevantes relativamente às embarcações que frequentaram o porto de Sesimbra. *Quadro 27.14 - Embarcações entradas e saídas - Porto de Sesimbra - 1897 / 1919 - Resumo*, apresentado também em apêndice.

Dos quadros referidos poder-se-á retirar as seguintes conclusões:

- Entre os anos de 1897 e 1903 foram registados não só as entradas e saídas das embarcações comerciais, mas também as dos navios de guerra e as do iate real *D. Amélia*. A partir de 1904 foram registadas somente as embarcações comerciais;

⁵⁸⁵ AHM, 313 - DMS, 159 - Registo de Embarcações Entradas no porto de Sesimbra (1894/1919), 3 livros.

⁵⁸⁶ AHM, 313 - DMS, 160 - Registo de Embarcações Saídas do porto de Sesimbra (1894/1919), 3 livros.

- Em relação ao iate real, foram registadas 7 estadias do *D. Amélia II* em 1897, 5 do *D. Amélia III* em 1901 e 9 do *D. Amélia IV* em 1902 e ainda mais 7 em 1903;

- Relativamente aos navios de guerra, ficaram registadas as estadias de 23 navios portugueses, 1 francês, 1 inglês e 2 espanhóis. No dia 9 de Junho de 1900 às 22 horas, fundearam em Sesimbra, vindos de Cádiz o couraçado espanhol *Numância* de 7.000 tons, 3.000 Cv e 542 tripulantes, que veio a naufragar na mesma baía 16 anos mais tarde. O couraçado vinha acompanhado da canhoeira *Perla* de 34 tons. Esses dois navios saíram ao princípio da manhã do dia 11, com destino a Vigo;

- Entre os anos de 1897 e 1919 foram registadas as estadias de 2.545 embarcações comerciais, sendo 42 espanholas, 6 inglesas, 9 francesas e 2 italianas. De entre elas, 27 eram navios a vapor, 1 caíque com um motor de 41,28 Cv e ainda 1 barco a gasolina de 30/40 Cv, em viagem de Portimão para Cascais;

- Relativamente aos navios comerciais a vapor, será de referir o *Cabinda 2º*, transportando passageiros de, e para Setúbal, tendo efetuado 2 viagens em Julho de 1909, outras 2 em Maio de 1910 e ainda uma 5ª viagem em Agosto do mesmo ano, tendo contudo nessa altura a designação de *Sesimbrense*;

- Será também de referir, as 5 viagens do vapor *Vitória 1º*, transportando peixe de Sesimbra para a Trafaria, em Fevereiro e Março de 1916;

- Será ainda de referir as 5 viagens efetuadas pelo vapor *Catolino* de Sesimbra para Setúbal, em Maio e Julho de 1916, transportando sucata de ferro retirada do vapor grego *Maria Gréce*, que tinha naufragado a sudoeste do Farol do Cavalo, em 10 de Março de 1916, por ter perdido o hélice;⁵⁸⁷

- De salientar ainda a estadia em Fevereiro de 1917, do vapor *Alerta* e do batelão a reboque *Sonho de Valsa*, em que este último carregou carvão de Sesimbra para Lisboa;

- O ano de 1899 foi o que registou maior número de estadias de embarcações comerciais, num total de 175. Esse número foi decaindo, passando a ser sempre inferior a uma centena após o ano de 1909;

- No ano de 1898 registou-se a presença máxima de 24 embarcações estrangeiras;

- No ano de 1899 houve um único registo de embarcações estrangeiras. Em 1900 houve 9 registos, mas o seu número foi-se reduzindo até 1903;

⁵⁸⁷ AHM, 10 - Capitania do Porto de Lisboa, Nº 2258 - Registo de naufrágios ocorridos no Departamento Marítimo do Centro, p.23.

- A partir de 1904 começou a ser bastante raro a presença de embarcações estrangeiras;

- Será de salientar a presença de 3 chalupas francesas em 1908, que foram carregar lagostas, e ainda a presença em 1915 de uma *goilette* francesa, com 103,25 tons, vinda de Swansea e que descarregou carvão em Sesimbra.

Apresenta-se em anexo cópia de 1 fólio, de um dos três livros de registo de embarcações entradas no porto de Sesimbra, assim como cópia de 1 fólio, de um dos três livros de registo de embarcações saídas desse porto, como abaixo se refere:

- No *Anexo 9.1 - Registo das Embarcações Entradas no porto de Sesimbra entre 11/07 e 27/08 de 1903*⁵⁸⁸ estão registados 30 entradas de embarcações, incluindo 3 do iate real *Amélia* e 2 do caíque *Rosária Maria*. Saliente-se, que 11 dessas embarcações transportaram além da carga também 21 passageiros, variando esse número entre 1 e 4 passageiros por embarcação;

- No *Anexo 9.2 - Registo das Embarcações Saídas do porto de Sesimbra entre 6/06 e 28/07 de 1900*⁵⁸⁹ estão registadas 31 saídas de embarcações, sendo de destacar a saída do couraçado espanhol *Numância* no dia 11 de Junho de 1900, com 542 tripulantes, com destino a Vigo, acompanhado da canhoeira *Perla*. Couraçado que viria a naufragar nessa baía em Dezembro de 1916. Está também aí referido o caíque *Rosária Maria* e o transporte de 25 passageiros em 17 embarcações saídas de Sesimbra, nesse período.

Embarcações entradas e saídas - 1911

Foi escolhido o ano de 1911 para se efetuar uma análise mais detalhada das características das embarcações, suas cargas, portos de origem e de destino, tempos de estadia, etc. Foi assim elaborado o *Quadro 27.13 - Embarcações Entradas e Saídas do porto de Sesimbra - 1911 / Detalhes*, apresentado em apêndice.

Do referido quadro pode-se constatar o seguinte:

- O número total de embarcações, que demandaram o porto de Sesimbra em 1911 foi de 83, sendo 26 caíques, 52 iates, 2 chalupas, 1 patacho, 1 batelão e uma outra

⁵⁸⁸ AHM, 313 - DMS, Nº 159 - Registo de Embarcações Entradas no Porto de Sesimbra 1897/1919, Livro Nº2-1901/04, fólio 15.

⁵⁸⁹ AHM, 313 - DMS, Nº 160 - Registo de Embarcações Saídas do Porto de Sesimbra 1897/1919, Livro Nº1-1897/1900, fólio. 20.

embarcação designada unicamente por barco. A sua distribuição foi efetuada por todos os meses do ano, com maior incidência nos meses de Verão;

- Carga diversa foi a principal carga entrada em Sesimbra, com um total de 36 embarcações vindas principalmente de Lisboa, com quase 80% dessa carga. Seguiu-se o sal, vindo de diversos portos do Continente, num total de 23 embarcações. Seguiu-se depois a cortiça com 15 embarcações, vindas de Setúbal e Lisboa e o carvão com 6 embarcações, vindo 5 delas de Lisboa e 1 de Setúbal. Houve ainda mais 3 embarcações, referindo à entrada como cargas, a madeira, o peixe e o esparto;⁵⁹⁰

- Carga diversa foi também a principal carga registada aquando da saída de Sesimbra, sendo o maior destino Setúbal com 28 embarcações, seguindo-se Lisboa com 2 e Olhão com 1 única embarcação. Houve 20 embarcações que saíram em lastro e 18 com peixe, das quais 13 para o Porto. Das outras 12 embarcações, 5 saíram com sal, 2 com cortiça, 1 com esparto, 1 com madeira, 2 com carvão e 1 com trigo. Quanto foi dado entender, todas essas cargas estariam em trânsito, com exceção do trigo que deveria ter como origem a zona rural de Sesimbra.

Cargas transportadas

Nos quadros-resumo mensais estão várias vezes anotadas informações relativas às cargas chegadas e saídas de Sesimbra. Assim, era frequente descarregar em Sesimbra carga diversa e sal. Com alguma frequência era descarregada cortiça, carvão, farinha e esparto, produto que vinha muitas vezes de Oran na Argélia. Aparece também, mais raramente, referência à descarga de cabos, barris de azeite, chumbo, palha, cimento, etc.

O esparto descarregado em Sesimbra era utilizado no fabrico de archotes e cordas. Apresenta-se em anexo cópia de notas de venda de 2 cordoarias que existiam nessa vila, a de Orlindo Anacleto Preto e a de Joaquim Gomes Covas & Filhos, que produziam e comercializavam cabos, cordas, archotes, breu e outros artigos necessários às pescas.

Os archotes eram utilizados com frequência quando se necessitava de luz durante a noite, como era o caso da venda de peixe efetuada na praia já depois do pôr-do-sol. Os archotes eram tochas feitas de esparto entrançado revestidas de breu, ateadas para

⁵⁹⁰ Esparto - BOTÂNICA (*Stipa tenacissima*) planta herbácea, perene e cespitosa, da família das Gramíneas, espontânea no Algarve, tem caules fibrosos, folhas lineares e resistentes e inflorescência em panícula estreita e longa, sendo utilizada no fabrico de capachos, cordas, esteiras, etc. (Infopédia - Porto Editora).

iluminar ao ar livre, quando havia falta de esparto utilizava-se em sua substituição feno alto produzido na zona rural de Sesimbra.⁵⁹¹

O peixe era a principal carga saída de Sesimbra, apesar de haver referência à saída de muitas embarcações com carga diversa, provavelmente carga em trânsito para Setúbal ou para Lisboa.

Só após o ano de 1915 é que existem registos de embarcações saídas de Sesimbra com conservas de peixe. Anteriormente, as conservas poderiam ir com outras cargas, ficando assim o registo como carga diversa, ou iam eventualmente registadas como peixe. Há também referência a algumas, mas poucas, cargas de trigo com destino a Lisboa.

De acordo com o que foi já mencionado, parece ter havido uma tentativa mal sucedida, nos anos de 1909 e 1910, de implementar um serviço de transporte marítimo de passageiros entre Setúbal e Sesimbra. Foi também já referido que havia passageiros transportados pelas embarcações de cabotagem que escalavam Sesimbra e até por embarcações de pesca, quando elas iam a outros portos para venderem o peixe.

As embarcações que faziam com frequência as matrículas em Sesimbra eram aí presença habitual. Será de destacar as seguintes embarcações: *Rosária Maria*, de 23,25 tons⁵⁹²; *Senhora da Boa Viagem* de 19 tons; *Bonfim* de 20 tons; *Vamos com Deus* de 23,5 tons e *S. José* com 18,9 tons.

As embarcações tinham que ficar ancoradas na baía, devido à inexistência de um porto de abrigo ou mesmo de um pequeno cais, onde pudessem atracar com bom tempo. O transporte das mercadorias entre elas e a borda d'água era então efetuado por embarcações mais pequenas, as chatas, que podiam ser facilmente varadas na praia.

Em 1897 o porto de Sesimbra foi frequentado por 134 embarcações comerciais, em 1899 esse valor subiu às 175 embarcações. A partir daí esse valor foi sempre decaindo, passando a ser inferior a uma centena a partir de 1909. Em 1919 esse valor quedou-se nas 82 embarcações. O advento dos transportes rodoviários motorizados esteve certamente na origem desse declínio, que poderia ter acontecido eventualmente antes, se o caminho-de-ferro tivesse chegado a essa vila, como esteve diversas vezes planeado.

⁵⁹¹ Raul Pinto Rodrigues, *Artes & Ofícios em Sesimbra (1925/1950)*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2003, p.193.

⁵⁹² Em algumas estadias no porto de Sesimbra, o *Rosária Maria* ficou registado como tendo 33,8 tons, não tendo sido esclarecido o motivo dessa situação.

CONCLUSÃO

Procedeu-se à recolha de informação em livros, teses, artigos e outras publicações, relativas a Sesimbra. Procedeu-se também à compilação de informação relativa ao período em estudo, 1860 a 1926, nas seguintes entidades: Arquivo Histórico da Marinha; Arquivo Municipal de Sesimbra; Arquivo Histórico das Comunicações; Arquivo Histórico da Guarda Nacional Republicana; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra; Biblioteca Central de Marinha; Museu de Marinha e Instituto Hidrográfico.

Foi elaborado um arquivo digital, contendo mais de 5.000 fotografias de documentos soltos, partes de livros ou de outras publicações consultadas. Procedeu-se depois à filtragem, classificação e organização de toda essa informação digitalizada, à sua rotulagem e elaboração de quadros, que permitissem aceder com facilidade à informação pretendida. Na fase de redação da dissertação, foi identificada a informação relativa a cada assunto e efetuada a seleção dos documentos a mencionar.

Foi feita uma recolha exaustiva da informação existente sobre Sesimbra nas *Estatística das Pescas*, relativas aos anos de 1896 a 1926. Recolhida também alguma informação respeitante aos totais nacionais. Procedeu-se em seguida à elaboração de diversos quadros e gráficos, contendo essa informação.

A forma como a informação foi sendo apresentada nas *Estatística das Pescas* ao longo dos anos, nem sempre foi uniforme. Tal obrigou a um trabalho de harmonização, de forma a ser possível apresentar a informação em conjunto e se poder efetuar comparações entre os diferentes anos. Como tal, alguns quadros apresentados, nem sempre são de interpretação imediata.

Nas referidas *Estatísticas*, aparecem algumas vezes quantidades diferentes para a mesma informação, consoante o ano da publicação que se está consultando, grande parte possivelmente por gralhas de impressão. Tal obrigou, nesses casos, a uma análise mais minuciosa, de forma a se utilizar o valor mais consistente. Também informações aí existentes, relativas a métodos de pesca praticados e há muito caídos em desuso, alertou-nos para a necessidade de se obter informação adicional adequada relativamente a esses métodos. As “Sacadas” ou as “Tarrafas” são exemplos dessa situação.

A informação estatística faz referência à moeda existente na altura, cujo valor não nos é familiar, junte-se a isso a desvalorização que foi havendo ao longo do tempo. Assim, para se conseguir interpretar essas informações, houve a necessidade de se estabelecer um termo de comparação. Partindo de índices de preços obtidos de fontes credíveis, calculou-se um índice que pudesse ser utilizado ao longo de todo o período em estudo. Utilizando-se depois esse índice de preços, foi então possível comparar os valores relativos aos diferentes anos.

De forma a se conseguir estimar as quantidades de sardinha, pescadas em Sesimbra entre os anos de 1896 e 1926, foi utilizada informação do IPIMAR - Instituto de Investigação das Pescas e do Mar e utilizado um método expedito de cálculo.

Procedeu-se também ao tratamento da informação recolhida no Arquivo Histórico da Marinha, sobre diversos assuntos, tendo-se procedido à elaboração de vários quadros. Tal aconteceu por exemplo, com a informação relativa às embarcações que visitaram o porto de Sesimbra entre os anos de 1897 e 1919, ou à informação relativa aos marítimos detidos à ordem da Delegação Marítima de Sesimbra no ano de 1916.

Foi elaborada uma relação da legislação sobre a pesca. Foi igualmente elaborada uma relação das armações de pesca de sardinha de Sesimbra, contendo as datas de concessão, concessionários e outras informações obtidas de fontes primárias.

Além da informação apresentada em apêndice, que foi elaborada pelo autor, é apresentada também outra em anexo, que não sendo de sua autoria, ajuda à exposição e compreensão dos assuntos referidos no texto da dissertação. Tal é o caso, entre outros, dos desenhos das embarcações de Sesimbra, das cartas de navegação, das plantas da vila, das fotografias apresentadas, algumas inéditas relativas ao *Numância*, etc., além de vários outros documentos da época, ilustrativos do assunto em estudo.

Pretendeu-se analisar a pesca nas suas diversas facetas, estatísticas, tipos de pesca, equipamentos utilizados, pessoal, embarcações, conflitos, legislação, venda do peixe, etc. Foram analisados igualmente outros assuntos, tais como os naufrágios e as operações de socorro, as autoridades existentes em Sesimbra, os faróis, as comunicações telegráficas e telefónicas, a Estação Semafórica do Cabo Espichel, a presença de navios de guerra, os acontecimentos relacionados com a 1ª Guerra Mundial, o movimento das embarcações de cabotagem, etc.

Apesar de ligados às pescas, não foram abordados os assuntos relativos às fábricas de conservas, que tiveram um elevado desenvolvimento na época, nem os relativos a outras indústrias que existiram em Sesimbra, como a da cordoaria, etc.

De igual forma, não foram abordados os eventos religiosos, tais como a festa ao “Senhor Jesus das Chagas” efetuada no mês de Maio, ou a festa à “Nossa Senhora do Cabo Espichel”, que deslocava a esse santuário no final de Setembro um elevado número de pescadores e famílias. Não foram igualmente abordados os assuntos relacionados com as associações de socorros mútuos, de solidariedade e outras, que existiam em Sesimbra.

Houve necessidade de se efetuar pesquisas mais alargadas, na abordagem de alguns assuntos. Refira-se como exemplo, que o assunto relativo à Estação Semafórica do Cabo Espichel levou à necessidade de se obter informação geral sobre as estações semafóricas. De igual forma, dado essa estação estar ligada à rede telegráfica, levou a que se obtivesse informação sobre essa rede de comunicações.

Foi feita referência aos organismos, que tutelaram ao longo do tempo a estação semafórica, a rede telegráfica e os faróis. Refira-se, que em determinada altura, todas essas entidades estiveram sob a tutela do mesmo organismo.

Quando se abordou o tema das forças militares que estavam presentes em Sesimbra, a Guarda-Fiscal e a Guarda Nacional Republicana, entendeu-se adequado fazer referência à sua génese, que ocorreu em ambos os casos durante o período em estudo.

Grande parte da informação em arquivo referente às pescas está relacionada com as armações de sardinha, dado a relevância que elas tiveram na época em estudo. Houve porém o propósito de abordar todas as artes de pesca, mesmo as de menor importância.

Raros foram os anos, em que não existiram conflitos aquando das matrículas das armações. Optou-se por referir somente o conflito ocorrido em Abril de 1900, por ter sido o que mais funestas consequências teve, resultando em diversos feridos e mortos.

A elevada quantidade de informação que se conseguiu obter, permitiu abordar vários assuntos, alguns já caídos em esquecimento, e sobre os quais nada se tinha detetado na bibliografia e nos artigos consultados.

Praticamente em todos os assuntos abordados, foram efetuadas transcrições ou referências a documentos da época. Entendeu-se preferível transcrever um documento ou parte dele, quando tal era viável, do que fazer referência ao seu conteúdo, evitando-se assim inadvertidas distorções. Só quando indispensável se recorreu a fontes secundárias.

Alguns textos citados eram um pouco extensos, porém dado a riqueza da informação que continham, entendeu-se que seria inadequado não o fazer. Houve o propósito de não se referir as partes pouco relevantes.

Grande parte da informação utilizada foi produzida pelas autoridades marítimas, sendo como tal a sua visão dos acontecimentos. Relativamente a alguns assuntos, haveria provavelmente outras versões, com especial destaque para as situações de conflito.

Não foram efetuadas pesquisas em jornais da época. Tal seria certamente uma mais-valia. Refira-se, que na bibliografia consultada, aparece com frequência informação dessa origem, em especial quando são abordados conflitos ou temas que tiveram grande impacto social.

É clara a consciência, que ficou muito por dizer relativamente aos assuntos abordados. Mesmo no Arquivo Histórico da Marinha, grande fonte de informação do presente trabalho, houve vários registos que ficaram por pesquisar e que certamente muito teriam a acrescentar. Outras fontes haverá também por explorar. Fica pois o desafio.

Foi referido inicialmente, que o objetivo desta dissertação de mestrado era o de melhorar o conhecimento da história de Sesimbra e da sua relação com o mar, no período compreendido entre 1860 e 1926. Pela informação recolhida, pela sua análise, pela organização e sistematização dos assuntos, pela apresentação, espera-se ter atingido esse objetivo proposto.

BIBLIOGRAFIA

ALDEIA, João Augusto, *O Leão da Farmácia*, Sesimbra-Identidade-Memória Museu Virtual, 3/01/2017.

(<http://sesimbraidentidadememoria.blogspot.com/2017/01/o-leao-da-farmacia.html>),
[07/02/2024].

ALDEIA, João Augusto, *O naufrágio da fragata Numância e outros episódios marítimos com cidadãos espanhóis em Sesimbra*, 1ª edição, Sesimbra, Edições Aiola, 2016.

(https://www.academia.edu/30483711/O_naufr%C3%A1gio_da_fragata_Numancia),
[24/02/2022].

ALDEIA, João Augusto, *O Porto de Sesimbra*, Sesimbra-Identidade-Memória Museu Virtual, 5/02/2016.

(<http://sesimbraidentidadememoria.blogspot.com/2016/02/o-porto-de-sesimbra-iniciativas-no.html>), [22/10/2022].

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS PORTUGUESES, *Revista das Obras Públicas e Minas, Ano III-Tomo III*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1872.

(https://books.google.pt/books?id=OJ9TDfEnkVcC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false), [18/11/2022].

BALBI, Adrien, *Essai Statistique sur Le Royaume de Portugal et d'Algarve comparé aux autres états de l'Europe*, Tome premier, Paris, Rey et Gravier Libraires, 1822.

(https://purl.pt/23598/4/hg-5487-p/hg-5487-p_item4/hg-5487-p_PDF/hg-5487-p_PDF_24-C-R0150/hg-5487-p_0000_anterrosto-480_t24-C-R0150.pdf), [20/04/2023].

BARROS, Guilhermino Augusto de, *Memória Histórica acerca da Telegrafia Elétrica em Portugal*, 2ª Edição, Lisboa, Edição da Publicidade e Propaganda dos CTT, 1944.

BAUZÁ, Emilio, “El reposo de la fragata Numancia”, *Entreletras*, Espanha, 12.2020.
Balbi

(<https://www.entreletras.eu/temas/el-reposo-de-la-fragata-numancia/>) [09/03/2022].

BERNARDO, Hernâni de Barros, *Monografia de Sesimbra, Estudo Geoeconómico do Concelho*, Sesimbra, Edição Municipal, 1941.

CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, *Akra Barbarion, Sesimbra Cultura e Património*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, Junho de 2015.

(https://www.sesimbra.pt/cmsesimbra/uploads/document/file/11551/akra_barbarion1.pdf),
[01/11/2023].

CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, *Enquadramento histórico*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra.

(<https://www.sesimbra.pt/viver/cultura/patrimonio/patrimonio-edificado/fortaleza-de-santiago/galeria>), [7/12/2023].

COMISSÃO CENTRAL DE PESCARIAS, *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes no ano de 1899, comparada com 1896, 1897 e 1898*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901.

Observação: Foram consultadas também as *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes* dos anos 1900 a 1926, publicados em Lisboa, pela Imprensa Nacional, com referências idênticas às acima referidas.

CRUZ, Maria Alfreda, *Pesca e Pescadores em Sesimbra, Contributo para a Narrativa do Concelho*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2009.

DERPICH, Rodolfo, “La fragata «Numancia», un adversario temible”, *Revismar*, Chile, 2/2016, pp.14-19.

(<https://revistamarina.cl/revistas/2016/2/rsoria-galvarrod.pdf>), [26/03/2022].

DIRECÇÃO DOS TELEGRAPHOS E PHAROES DO REINO, *Carta da Rede Telegraphica e dos Pharoes de Portugal e Ilha da Madeira*, Gravada na Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino por Rebello J^{or}, 1 de Janeiro de 1878.

BNP - Biblioteca Nacional Digital, (<https://purl.pt/26295/2/>), [09/01/2023].

DIREÇÃO GERAL DA MARINHA, *Lista da Armada, relativa a 31 de Dezembro de 1869*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1870.

Observação: Foram consultadas as Listas da Armada com referências idênticas às acima referidas, dos anos de 1870 a 1926.

GUARDA-FISCAL, *Coleção dos Boletins da Guarda-Fiscal do Ano de 1887*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1888.

Observação: Foram consultadas também os Boletins da Guarda-Fiscal dos anos de 1886, 1911, 1918 e 1922, publicados em Lisboa pela Imprensa Nacional, com referências idênticas às acima referidas.

GUARDA NACIONAL REPUBLICANA, *Anuário Referido a 31 de Dezembro de 1922, 1º ano de publicação*, Tipografia da G.N.R.

Observação: Foram consultadas também os Anuários Referidos a 31 de Dezembro dos anos de 1923, 1924 e 1925, respetivamente 2º, 3º, 4º, anos de publicação, Tipografia da G.N.R., com referências idênticas às acima referidas.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA I.P., *Estatísticas da Pesca - 2021*; Lisboa, INE I.P. Edição Digital, 2022.

([file:///C:/Users/n.ruivo/Downloads/EP_2021a%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/n.ruivo/Downloads/EP_2021a%20(1).pdf)), [6/01/2024].

JUNIOR, Joaquim de Sant'Anna da Fonseca, *Coleção de Leis sobre a Pesca, desde Junho de 1860 a Maio de 1894*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894.

JUNIOR, Joaquim de Sant'Anna da Fonseca, *Coleção de Leis sobre a Pesca, ano de 1895*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente, *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e atual*, 3ª edição, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1990.

MARQUES, António Reis, *As Artes de Pesca de Sesimbra*, 2ª Edição, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2007.

MARQUES, António Réis, O arrais Diogo, *Sesimbr'acontece*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, Maio de 2009, pp. 28 e 29.

(<https://www.sesimbra.pt/cmsesimbra/uploads/document/file/812/SA38.pdf>), [16/07/2023].

MARQUES, António Réis, A Antiga Lota de Sesimbra, *Sesimbr'acontece*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra Setembro de 2007, (<http://sesimbreapeixe.pt/?p=615>), [12/11/2023].

MARQUES, António Réis, A pesca das Albacoras, *Sesimbr'acontece*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, Novembro de 2008,

(<http://sesimbreapeixe.pt/?p=648>), [29/04/2024].

MARTINS, Luis, *Mares de Sesimbra, História Memória e Gestão de uma Frente Marítima*, 1ª ed., Lisboa, Âncora Editora, 2013.

MATIAS, Cecília, “Farol do Cabo Espichel”, *SIPA - Sistema de Informação para o Património Arquitetónico*, Lisboa, Direção-Geral do Património Cultural, 2008.

(http://www.monumentos.gov.pt/site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=16891), [14/10/2022].

MENDES, Hugo Vilela e BORGES, Maria de Fátima, *A Sardinha no Século XX: Capturas e Esforço de Pesca - Relatórios Científicos e Técnicos - Série Digital*, Lisboa, IPIMAR - Instituto de Investigação das Pescas e do Mar, 2006.

(<https://www.ipma.pt/resources.www/docs/publicacoes.site/docweb/2006/Reln32final.pdf>),

[16/07/2023].

PIMENTA, Carlos José Gomes, *Contributos para a Caracterização e Explicação da Inflação em Portugal*, Tese de doutoramento em Economia pelo ISEG-UL, Lisboa, 1985, Revista em 2011/2016, disponibilizada eletronicamente em 2016.

(https://www.fep.up.pt/docentes/cpimenta/textos/pdf/Tese_TOTAL_V08_FinalHumus.pdf),

[26/09/2022].

RATO, Paulo Alexandre Quitério, *Relação de ocorrências náuticas na Zona de Lisboa e Vale do Tejo nos séculos XIX e XX*, Trabalho de Projeto para obtenção do grau de Mestre em Arqueologia na FCSH Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2022.

(file:///C:/Users/n.ruivo/Desktop/Disserta%C3%A7%C3%A3o_Paulo%20Rato.pdf),
[27/05/2024].

REBORDÃO, Fernando Rui, *Classificação de Artes e Métodos de Pesca*, Lisboa, IPIMAR - Instituto de Investigação das Pescas e do Mar, 2000.

(<file:///C:/Users/n.ruivo/Desktop/Classifica%C3%A7%C3%A3o%20artes%20e%20m%C3%A9todos%20de%20pesca.pdf>), [6/01/2024].

RODRIGUES, Raul Pinto, *Artes & Ofícios em Sesimbra (1925/1950)*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2003.

Rogélia Martins e Miguel Carneiro, *Artes de pesca artesanais em Portugal*, Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA).

(https://www.ipma.pt/pt/media/noticias/documentos/2021/Artes_Pesca_artesanais.pdf),
[16/06/2023].

ROLLO, Maria Fernanda, *História das Comunicações em Portugal, Da Direção-Geral dos Telégrafos do Reino à Portugal Telecom*, 1ª Edição, Lisboa, Edições tinta-da-china, 2009.

ROLLO, Maria Fernanda, *Portugal e a Grande Guerra, exposição*, Lisboa, Divisão de Edições da Assembleia da República, Outubro 2014.

(https://www.parlamento.pt/ArquivoDocumentacao/Documents/guerra_p.pdf), [14/11/2023].

SANTOS, Pedro Ribeiro dos, *Génese e Estrutura da Guarda-Fiscal, Ensaio Histórico*, Edição Comemorativa do 1º Centenário da Guarda-Fiscal, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1985.

SILVA, António Arthur Baldaque da, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n'esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887.

SILVA, António Arthur Baldaque da, *Estado Atual das Pescas em Portugal, Compreendendo a Pesca Marítima Fluvial e Lacustre em todo o Continente do Reino, Referido ao ano de 1886*, Edição Ilustrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.

(<https://books.google.pt/books?id=i-JaAAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-PT#v=onepage&q&f=true>), [28/01/2023].

VIEIRA, Belarmina Maria Sousa, *As Elites e as Classes Populares em Sesimbra, 1890-1926*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, 2008.

GLOSSÁRIO

Aboçar - Sistema de amarrar as redes ou cabos entre si.

Aguagem - Forte corrente de água que tende a arrastar os aparelhos de pesca e as embarcações.

Agulha - Utensílio de madeira ou metal que se usa para fazer rede.

Aiola (Sesimbra) - Pequena embarcação de madeira de boca aberta com painel de popa movida a remos e à vela.

Alar - Ação de puxar sucessivamente por um cabo ou por uma rede.

Alas - Nome que dão em alguns pontos da costa às mangas ou mãos das redes de arrastar.

Alça - Espécie de azelha que se faz no extremo de qualquer cabo ou pinha para nela encapelar a verga, mastro, ou qualquer pau, ou para nela fazer fixo outro cabo ou linha.

Alcatroar - Operação de revestir as embarcações, cabos ou redes de uma camada de alcatrão.

Alfinete - Estilete de ferro ou aço que se emprega nas taloeiras da pesca das lulas e chocos, para suprir o anzol na pesca das espécies pequenas.

Almadravas - Nome antigo que davam às armações de atum na costa do Algarve.

Almocreve -Vendedor de pescaria que vai para o interior transportando o peixe em cavalgadas.

Alvacora - Peixe grande muito parecido com o atum.

Amarra - Porção de cabo ou de corrente que se emprega para fundear as embarcações ou os aparelhos de pesca.

Amarrar - Os marítimos, em geral, chamam amarrar, à operação de atar um cabo, fio, linha, etc., a outro cabo, fio, linha, etc., ou a qualquer objecto. Também se emprega este termo quando o navio não está a um único ferro que se diz fundeado, mas sim a dois ferros ou seguro por espias para um molhe ou cais, ou de poupa e proa.

Amostra - Denomina-se assim um aparelho de pesca de anzol que, sem isca, mas munido de um trapo branco, ou de uma chapa de metal brilhante, engana o peixe e o provoca a investir com o anzol, que o prende.

Andaina - Embarcação empregada no transporte de pescaria.

Anzol - Gancho de ferro, ou de aço, terminando em um dos extremos por uma parte achatada denominada pata, e no outro por um bico com rebarba, que serve para cravar a isca e segurar o peixe que a pretende devorar. Os anzóis têm diferentes tamanhos, conforme as espécies a que se destinam. Os principais são: o anzol do bacalhau, do cação, do congro, da pescada, do ruivo, do robalo, do pargo, da faneca e da enguia.

Aparelhos fixos de pesca à sardinha - Aparelhos de rede estabelecidos no mar, com permanência mais ou menos contínua, e dispostos por forma a encaminhar o peixe para um espaço limitado em condições de aí ser colhido. Podem ser armações à valenciana ou armações redondas.

Aparelhos móveis de cercar para terra - Aparelhos de rede, vulgarmente denominados artes, xávegas e semelhantes, cujo lançamento se efetua em cerco de maior ou menor alcance, em frente da costa, sendo em seguida alados para terra.

Aparelhos móveis de cercar para bordo - São os vulgarmente denominados cerco americano e semelhantes, compreendendo redes, cordas e barcos de manobra, cujo lançamento se efetua em cerco a distância variável da costa, limitando um determinado espaço onde o peixe fica retido, sendo em seguida as redes aladas para bordo até que a pescaria possa ser tirada para os barcos.

Aparelhos móveis de emalhar - Vulgarmente denominados sardinheiros e semelhantes são redes que flutuam verticalmente dentro da água, podendo descair com a corrente, ou que dispostas em cerco, ou ainda fundeadas, prendem o peixe nas suas malhas.

Aprestos - Utensílios que usam os pescadores, que levam quando saem para a pesca.

Aproar - Manobra de colocar a embarcação com a proa para a corrente ou para o vento, ou em geral para um determinado rumo do mar ou da terra.

Arame - Fio metálico que serve para empatar os anzois para a pesca dos peixes que têm dentes fortes e cortantes, ou para forrar as linhas de pesca.

Arinque - Cabo delgado que liga o ferro, fateixa, poita ou qualquer aparelho de pesca à boia, boirel, ou baliza que lhe assinala a sua posição.

Armação - Aparelho de pesca permanente por meio de redes, que se usa na costa do Algarve, para a pesca do atum e sardinha, e nas costas de Sines, Setúbal, Sesimbra, Cascais, Pederneira, Caparica e Peniche, para a pesca da sardinha.

Armação redonda - É um aparelho fixo, composto de um sistema de redes denominadas «encoadura», «boca» e «caça», em que a apanha do peixe, no espaço limitado pelas redes, é feita por meio de redes auxiliares volantes.

Armação à valenciana - É um aparelho fixo, composto de um sistema de redes denominadas «camara», «bucho», «copo» e «rabeira», constituindo as três primeiras redes o «corpo» da armação, em que o peixe é colhido suspendendo o «chão do copo».

As armações à valenciana duplas - São as armações à valenciana têm dois corpos. O corpo mais ao mar da armação denomina-se «corpo principal», e o outro, cujas dimensões não podem exceder as do primeiro, é entalhado na rabeira e constitui o «segundo corpo».

Armações à valenciana simples - São as armações à valenciana que tem um só corpo.

Armadilha - Aparelho de pesca em forma de ratoeira, onde o peixe entra e não pode sair.

Arpão ou arpéu -Fisga de ferro em forma de lança que os pescadores empregam para arpoar ou fisgar os grandes cetáceos ou peixes, como baleia, toninha, roaz, peixe-cão, etc.

Arraial - Conjunto dos terrenos, armazéns, barracas ou cabanas, destinados à arrecadação do material, sua conservação e alojamento da companhia.

Arrais - Marítimo que dirige a manobra de uma embarcação ou embarcações de pesca, o lançamento dos aparelhos e a sua recolha. Atualmente, quando se trata de embarcações de pesca ou de tráfego local, aos marítimos que as dirigem chamam-se geralmente, «mestres», em lugar de arrais.

Arrastão - Os pescadores portugueses denominam assim o saco de rede arrastado pelo fundo a reboque dos vapores. É o *trawl* ou *challut*.

Arrasto - Aparelho volante de rede de arrastar pelo fundo, que se usa para a pesca costeira ou fluvial. Consta de saco ou bolso e de alares.

Arriar - Ação de largar sucessivamente um cabo ou uma rede.

Arribar - Diz-se quando uma embarcação guina para a terra e quando o peixe se dirige para a costa.

Arte - Qualquer aparelho ou artifício empregado na pesca.

Artes - Nome dos aparelhos de pesca de rede de arrastar para a terra, que se usam desde o Douro até à Nazaré e da Costa de Caparica para o sul. Consta de mãos ou mangas e saco. Destina-se especialmente à pesca da sardinha.

Arte da sacada - Aparelho de rede usado pelos pescadores de Peniche e Sesimbra.

Atalaia - Vigia das armações de pesca.

Atilhos - Cordas delgadas ou fios que se usam para amarrar os molhos de redes, uns aos outros, pelas testas.

Banco - Elevação do solo submarino que impossibilita ou contraria a navegação. Fundo piscoso mais elevado do que o solo que o contorna. Tábua atravessada de borda a borda que serve para os pescadores se sentarem.

Barca da Pesca do Alto ou da Caçada (Sesimbra) - Embarcação de madeira de boca aberta, pouca quilha, formas alongadas, roda de proa ligeiramente arredondada, capelo altaneiro encimado por uma borla de madeira, de popa elíptica e leme por fora. Utilizava quatro a cinco remos por bordo e duas velas de espicha. Outras barcas envergavam só um mastro. A partir do final da década de 1920 com a motorização das barcas do anzol, estas passaram a ter convés corrido e cabine do motor.

Barca das armações (Sesimbra) - Embarcação semelhante à Barca do Alto mas usada nas armações de sardinha. Havia a barca das portas, a barca das gachas, e a barca da testa.

Barra - Canal de acesso por onde as embarcações entram ou saem do oceano para os portos ou destes para o mar.

Batel (Sesimbra) - Embarcação de madeira de boca aberta, com o casco semelhante ao das barcas, mas de formas mais cheias à proa e popa, diferiam das barcas por possuírem dois gavietses, um à proa e outro à popa, eram usados somente pelas armações.

Bergantim - Antiga embarcação, com as formas de uma galeota, porém de menores dimensões, de coberta corrida, com 8 a 10 bancos para os remadores, e que podia armar uma vela. Antigo navio de vela, geralmente com armação de brigue, muito veleiro e que era armado com 12 a 20 peças.

Bicheiro - Gancho ou ganchos de ferro ou aço, que serve para fisgar o peixe. Há quatro qualidades de bicheiros: o do polvo, o da lampreia, o da enguia e o do congro.

Boca - Abertura por onde os peixes comem ou sugam a alimentação. Abertura que têm alguns aparelhos de pesca, por onde o peixe pode entrar, por exemplo: as armações de pesca de atum e de sardinha.

Bote (Sesimbra) - Pequena embarcação de pesca, de boca aberta, com painel de popa, movida a remos ou à vela.

Braça - Medida de comprimento de que usam os pescadores, tendo de grandeza a distancia que vai de uma a outra mão, estando os braços abertos em cruz. Braça inglesa tem 1,83m.

Bucho - Parte de uma armação de pesca de atum e de sardinha para onde entra o peixe depois de passar a boca. Nome que os pescadores dão ao estomago dos peixes.

Buque - Embarcação de pesca do cerco americano e que o auxilia na faina de pescar e no transporte da pescaria. É uma grande lancha, mais rasa que o galeão, não tem coberta e arma um bastardo. Embarcação que coadjuva o galeão no lançamento da rede e copejadura do peixe.

Busca-vidas - Pequena fateixa de pontas aguçadas que se emprega para tirar de dentro de água ou do fundo qualquer objecto. Os pescadores empregam-no para suspender os covos e tirar os aparelhos de pesca que se afundam.

Cabaça - Flutuador feito da casca de uma abóbora especial, e que serve para suspender os aparelhos de pesca ao lume da água.

Cabo - Nome genérico que os marítimos dão a qualquer corda.

Caça - Rede da armação de pesca da sardinha que liga com o extremo de dentro da testinha, e que serve para amparar o peixe que segue pelo norte da rabeira, fazendo-o dirigir-se para a boca.

Caíque - Embarcação latina que arvora geralmente dois mastros, onde larga velas bastardas, e que tem uma coberta corrida. Os caíques do Algarve são embarcações possantes, de proa direita e afilada, amuras salientes, popa de painel e que têm uma coberta corrida, na qual, usualmente há quatro escotilhas. Na última metade do século XIX, os caíques eram conhecidos tanto no Mediterrâneo como na costa Atlântica portuguesa, utilizados no transporte e comércio.

Calamento - Cordas de esparto de alar ou puxar para a terra em alguns aparelhos de rede de arrastar, como por exemplo a lavada.

Camara - O espaço para onde entra peixe depois de passar o vão da boca das armações de pesca.

Camaroeiro - Aparelho de rede, em forma de saco, tendo na boca um arco de ferro ou madeira, que serve para a pesca do camarão.

Cana de pesca - Aparelho de pesca vulgar, que consta de uma cana tendo no extremo uma linha ou arame, com anzol no chicote. Há a cana da cavala e a cana do peixe branco.

Canastra - Cesta de transporte de peixe.

Candeio - Luz de archote ou lanterna que serve para chamar o peixe durante a noite a fim de facilitar o emprego da fiska. Diz-se pesca ao candeio.

Cânhamo - Matéria vegetal fibrosa com que se fazem cabos para os aparelhos de pesca que têm de flutuar sobre as águas.

Canoa da Picada - Embarcação veleira usada no século XIX e princípios do século XX, na região de Lisboa e sul do país, especialmente em Olhão. Muito segura e veloz, era utilizada na pesca do largo, no transporte de pescaria entre portos e barcos de maior calado.

Capelo - Parte superior da roda da proa.

Cardume - Reunião de muitos peixes pairando ou nadando conjuntamente. Aos grandes cardumes dá-se o nome de bancos; diz-se bancos de sardinha.

Carreira - Linha de malhas do pano de uma rede qualquer.

Casco - A parte da embarcação que constitui propriamente o sistema flutuante, sem mastros, vergas, aparelho, etc., etc. Nome que dão os pescadores ao revestimento duro do corpo de alguns crustáceos e moluscos.

Cava - Depressão entre duas vagas, a que os marítimos dão o nome cava da vaga.

Cercar - Circundar o peixe com as redes denominadas de cerco.

Cerco - Rede que se emprega nas armações de atum. Nome genérico de todas as redes que circundam ou cercam um determinado espaço das águas, não permitindo a fuga do peixe. Antigamente para encaminhar os peixes para as armações de pesca usavam-se os cercos de correr.

Cerco americano - Rede de cerco para a pesca da sardinha, que se empregava na costa do Algarve e outros locais.

Chalupa - Embarcação de dois mastros, o «grande» e o «da mezena» em que arma pano latino quadrangular. No mastro grande, arma um mastaréu, o «mastaréu de gawe-tope». Larga ainda vela de estai e bujarrona. Alguns autores dão à vela de ré a designação de «catita».

Chalupa lagosteira - Chalupa cujo porão está em permanente comunicação com o mar, a fim de as lagostas serem conservadas vivas. São francesas, as chalupas deste tipo que vinham pescar nas nossas águas.

Chão - Rede do fundo do copo das armações de atum e sardinha à valenciana, denominada chão do copo.

Chata (Sesimbra) - Pequena embarcação de madeira, com painel de popa e de boca aberta, movida a remos, com fundo chato, usada habitualmente para transportar carga da praia para as embarcações, ou destas para terra.

Chicote - Extremo de um cabo, linha ou rede.

Chincha - Rede de arrastar de pequenas dimensões muito empregada nas rias e rios do continente.

Chinchorro - Rede varredoura de 40 a 45 metros de comprimento, que usam os pescadores de Aveiro, Murtosa e outros locais.

Chumbada - Peça ou pedaços de chumbo que guarnecem os aparelhos de pesca, para os fazer mergulhar.

Chumbeira - Rede circular que se arremessa da margem ou de bordo, em sítios onde a água tem muito pequena profundidade. No Guadiana dão-lhe o nome de tarrafa de mão.

Chumbeiro - Chumbo ou fiada de chumbos que fazem mergulhar os aparelhos de pesca.

Cinto - Tira de lona ou corda que os pescadores passam a tiracolo e que prende no cabo de alar das redes de arrastar.

Cirrar - Sistema de pesca com amostra indo a embarcação seguida e o pesqueiro deslizando sobre as águas.

Coadá - Lado da rede denominada coador oposto a testa das armações de pesca, quando se lança esta rede para conduzir o peixe para o copo.

Colher - Enrolar ou dispor em aduchas a linha dos aparelhos de pesca quando estes se suspendem. Levantar a rede puxando por ela, arrumando-a, acondicionando-a ao mesmo tempo dentro do barco. Em geral colher um cabo é enrolá-lo de maneira que fique claro e que ocupe pouco espaço.

Concessionário - Indivíduo ou sociedade constituída nos termos da lei, a quem é dada licença para explorar o local de pesca.

Companha - Tripulação de uma armação de pesca ou de outra arte.

Companheiro - Homem pertencente à companha.

Copejar - Tirar ou fugar o peixe que cai nas armações de pesca ou na rede do galeão.

Copo - Parte da armação de pesca de atum e sardinha onde se apanha o peixe.

Corpo de uma armação - O sistema de cabos e redes que compõem o copo, bucho, camara e boca de uma armação.

Correr - Encaminhar o peixe por meio de redes, forçando-o a seguir uma determinada direção vantajosa para entrar nos aparelhos de pesca. Dar a poupa ao vento e à vaga, quando a tempestade torna impossível executar qualquer outra manobra.

Correr na vaga - Seguir sobre a crista da vaga, acompanhando-a no seu movimento.

Corrente - Amarra delgada de ferro, feita em cadeia de anéis ou fuzis. Movimento das águas do mar e dos rios em uma direção determinada.

Cortiçada - Linha de cortiças dos aparelhos de pesca, servindo de flutuadores.

Covo - Armadilha de forma cônica, que se usa de Lisboa para o sul e em toda a costa do Algarve, para apanhar o peixe que entra por uma abertura afunilada, que está disposta na parte superior.

Criação - Os cardumes de peixes, crustáceos e moluscos, nas primeiras idades, antes de atingirem as dimensões próprias para o consumo.

Croque - Gancho de ferro no extremo de uma vara, que serve para atracar as embarcações.

Dar volta - Amarrar de uma maneira especial uma linha ou cabo. Em geral os marítimos usam este termo para significar a conclusão de qualquer faina ou trabalho.

Desenrascar - Pôr claro um cabo, uma linha de pesca ou uma rede que tem voltas e está emaranhada ou que se prendeu a qualquer objecto, que embarça o seu levantamento ou modo de funcionar. Em geral os marítimos empregam este termo quando se trata de resolver qualquer dificuldade.

Duas águas - A posição compreendida entre a superfície e o fundo. «Arriar um aparelho de pesca de modo que fique entre duas águas».

Empatar - Atar a linha de pesca à pata do anzol.

Encerado - Resguardo de pano convenientemente preparado para não deixar passar a água para os objetos que com ele se cobrem.

Enchelevar - Pequena rede de forma cilíndrica ou de saco, que serve para transportar o peixe ou para o expor na praia para a lota.

Engodo - Mistura de substâncias diversas, ou apenas uma substância apropriada, que os pescadores arremessam à água para chamar o peixe aquele ponto.

Emalhar - Prender o peixe na malha da rede. Há um grande número de redes que pescam por esta maneira.

Entralhação - Conjunto de cabos de superfície, onde amarram as redes que constituem uma armação, ou aparelho de pesca.

Entralhar - Rematar a rede, cosendo-a a um cabo ou fio grosso, denominado tralha, onde se amarra a cortiçada sendo a tralha superior, ou os prumos sendo a tralha inferior.

Escalar - Abrir o peixe pela barriga e dar-lhe a forma achatada, secando-o ou salgando-o assim.

Escoa - Régua longitudinal colocada a um lado e outro da sobrequilha.

Esparto - Vegetal fibroso com que se fazem cabos para os aparelhos de pesca de flutuação.

Espia - Cabo, geralmente de cairo ou esparto, que se emprega para aguentar uma embarcação amarrada, ou para reboque.

Espinel - Aparelho de pesca que consta de uma linha comprida, tendo de distância em distância, uma outra linha mais curta com anzol.

Estrovo - Linha que liga o anzol à linha de pesca. Cabo que segura o remo ao tolete ou chama.

Faina - Trabalho náutico.

Fazer água - Passagem da água através do casco, inundando a embarcação.

Ferrar - Colher o pano da vela e atá-lo convenientemente. Morder o anzol, ficando preso nele.

Ferro - Ancora pequena que serve para fundear as embarcações e os aparelhos de pesca denominados armações.

Filar ao vento - Aproar ao vento sem guinadas.

Fio - Linha de algodão, linho, crina, sedela, etc., que se emprega na feitura dos aparelhos de pesca.

Fisga - Aparelho de pesca em forma de garfo com haste de pau e pontas farpadas. A fisga pode ser de ferro ou de pau. Há a fisga das solhas e das lampreias.

Fisgado - Seguro ou preso na fisga.

Folga - Descanso. Comprimento a mais que se dá a um cabo ou linha.

Forquetas - Hastes de madeira bifurcadas que usam nas embarcações de pesca para colocar a palamenta, mastro e verga, enquanto lançam ou suspendem as redes; Hastes de metal terminadas em meia-lua ou em U, onde trabalha o remo das embarcações.

Fundear - Largar a ancora, ferro, fateixa de uma embarcação, ou os aparelhos de pesca que assentam no fundo.

Gacha - Rede que forra os lados do copo nas armações de pesca.

Garrar - Arrastar o ferro pelo fundo por causa da corrente ou do vento forte.

Galeão - Arte de cerco, feito de rede, que se emprega na pesca costeira da sardinha. Consta de copejada, rainheta e mangas. Para a manobra desta arte são precisas seis embarcações e sessenta a oitenta homens de companhia; Embarcação de coberta e vela latina, empregada na costa do Algarve, e de Lisboa para o sul, para a pesca da arte de galeão.

Gavieta - Peça à proa ou à popa da embarcação, para suspender objetos pesados que estejam no fundo do mar.

Gorazeira - Aparelho de linha e anzois que se emprega na pesca do goraz, pargo, cachucho, besugo, etc.

Guinada - Desvio que a proa da embarcação faz, devido geralmente a ação do mar, da corrente, do vento ou do leme.

Arpão - Fisga de cravar nos cetáceos.

Late - Tipo de navio pequeno com coberta aparelhado com dois mastros para latinos, dos quais o grande tem maior inclinação para ré que o do traquete. Geralmente, não tem mastaréus, e no mastro grande, em seu lugar, tem às vezes, uma vara de combate para içar a bandeira. Em cada mastro arma um latino quadrangular e um gave-tope. Ambos os latinos caçam em retrancas. Não tem giba, mas larga velas de proa.

Isca - Qualquer das substâncias que se empregam para pôr nos aparelhos de pesca, a fim de atrair os peixes.

Iscar - Pôr a isca ou isco no anzol.

Isco - Pedaco de peixe que se põe no anzol para despertar a voracidade dos peixes.

Lançar - Deitar os aparelhos de pesca à água de modo a que fiquem convenientemente dispostos para pescar.

Lance - Operação completa de lançamento e levantamento de um aparelho de pesca. Também se diz lanço.

Lancha - Grande embarcação de boca aberta, geralmente empregada na pesca do alto e nas armações fixas. Não era habitualmente utilizada em Sesimbra.

Levantar - Suspender os aparelhos de pesca depois do lanço estar feito, ou quando por qualquer circunstância seja preciso retirar esses aparelhos.

Linha - Cordão que se emprega na pesca para amarrar o pesqueiro dos aparelhos; Fio de algodão, linho, estopa, seda, etc., com que se fazem as redes ou linhas de pesca.

Lota - Praça ou leilão para a venda da pescaria em primeira mão.

Madre - Linha principal dos aparelhos de muitos anzois.

Malha - Espaço limitado pelos fios que formam a rede.

Mandador - Indivíduo da companhia, com atribuições iguais às de mestre ou arrais de barco de pesca, encarregado da conservação do aparelho, seu lançamento e levantamento, e de dirigir a respetiva pesca.

Matar - Fazer mates. Retirar o peixe da água.

Mate - Ponto que se dá com o fio da rede para diminuir o número das malhas.

Merção - Divisória que separa o copo do bucho, nas armações fixas de pesca.

Merlim - Linha delgada com que se fazem alguns aparelhos de pesca.

Mestre - O que governa a companhia, e dirige a faina da pesca.

Montante - Posição relativa, que designa a parte de cima da corrente.

Orla - A zona exterior que limita um banco

Padiola - Aparelho de madeira, próprio para o transporte de redes, apetrechos e pescaria, movimentado habitualmente por duas pessoas.

Palhabote - Navio latino de dois mastros com mastaréus. Arma dois latinos quadrangulares, e nos mastaréus larga gafes de tope. Alguns palhabotes usam às vezes um traquete redondo de arriar à borda. Tem gurupés e velas de proa.

Pairar - Conservar-se, durante um certo tempo, em uma determinada paragem.

Pancada do mar - Zona da costa ou da embocadura dos rios e portos, onde começa a sentir-se com mais ação o choque e agitação das vagas e ondulação.

Pano - A teia de uma rede considerada como um tecido feito de malhas, com uma determinada largura e comprimento. Os aparelhos de rede compõem-se de panos convenientemente dispostos e cosidos.

Pardela - Ave marítima que pesca a sardinha e que serve de indício da presença do cardume em uma determinada posição.

Partes - Quantias iguais em que se divide a importância total do produto da pesca. Um quinhão pode ter $1/4$, $1/2$, 1, $1\frac{1}{2}$, 2 e mais partes.

Passe - Tributo que antigamente cobravam os governadores das fortalezas marítimas, sobre a pescaria entrada nos portos. Foi abolido por decreto da regência de 6 de novembro de 1830.

Patacho - Navio de dois mastros, com dois mastaréus e pano redondo no de proa, e com um só mastaréu no de ré, onde arma pano latino. No de proa, larga traquete, velacho, joanete e sobre; no de ré, um latino quadrangular e um triangular. Os antigos patachos, pelo menos os de guerra, arvoravam três mastros.

Pedra - Fundos pedregosos ou de restinga rochosa, sobre os quais os pescadores exercem a sua profissão. Dizem eles: pescar na pedra.

Pedras - Lastro que os pescadores põem na tralha inferior das redes de emalhar de fundo.

Polé - Espécie de gavieta que serve para a suspensão das redes.

Pontal - A altura da embarcação, medida entre a face superior da caverna mestra e a face inferior do vau ou da bancada.

Prumo - Aparelho composto de uma linha com um peso na extremidade, que serve para determinar a profundidade das águas e a natureza do fundo.

Quinhão - O número de partes ou fração da parte que corresponde a cada pescador pela distribuição do produto da pesca.

Rabeira - A rede das armações fixas de pesca, que se dirige para o lado de terra.

Rede - Aparelho de pescar feito com fio mais ou menos grosso, formando malhas, que, deixando passar a água, retêm os peixes que procuram atravessá-lo.

Retenida - Cabo que passa nas argolas da tralha inferior do cerco americano, e que é destinado a franzir a rede.

Retesar - Esticar um cabo ou rede.

Rolo - Peça de madeira de forma cilíndrica, que se coloca por baixo da quilha ou do fundo das embarcações, para as deitar ao mar ou varar em terra.

Sacada - Rede de arrastar para a terra usada no Minho; Rede de suspensão que se emprega nas armações redondas de Peniche; Rede de suspensão utilizada em Sesimbra.

Salmoira - Dissolução do sal em água, na qual se mergulha a pescaria para se conservar.

Soldada - Retribuição fixa e diária que o proprietário paga aos homens da companhia.

Sonda - A altura e natureza do fundo coberto pelas águas.

Tala - Uma parte do espinel.

Taloeira - Aparelho de fregar as lulas e chocos. Há a taloeira de chumbo e a taloeira de madeira.

Tarrafa - Rede de cerco, munida de saco ou bolço, que se emprega na captura da sardinha.

Tarrafa de mão - Veja-se Chumbeira

Testa - A extremidade exterior do copo das armações fixas de pesca; O lado das redes perpendicular às tralhas, onde amarram as forcadas, calões, varelas, etc.

Testinha - A extremidade do corpo da armação fixa, oposta à testa.

Tolete - Cavilha de ferro ou de madeira colocada verticalmente na borda do barco para nela jogar o remo por meio de corda ou estropo.

Toldo - Compartimento fechado de uma embarcação de pesca, situado à proa ou à popa, e que serve de resguardo a parte da tripulação; Lona, brim ou encerado para abrigo do sol ou da chuva.

Tona - A superfície da água.

Travessão - O cabo da entralhação de uma armação fixa que aguenta a testa e a testinha do aparelho.

Través - Direção perpendicular ao rumo que segue, ou a que está aplegada, uma embarcação; Posição relativa perpendicular aos lados maiores de um aparelho de pesca em referência ao eixo maior.

Unha - A extremidade dos braços das fideixas e ancoras.

Vão - O espaço desprovido de redes da entrada das armações de pesca: vão de boca.

Vara - Haste de madeira comprida.

Varadouro - Local onde encalham as embarcações de pesca.

Varar - Encalhar as embarcações de pesca (utilização de varas sob as embarcações para elas deslizarem sobre o chão).

Vela - Conjunto de panos de tecido resistente, como lona ou brim e até a esteira, convenientemente ligados e a que se dá a forma quadrangular ou triangular, utilizado para receber a impulsão do vento. As velas podem ser «redondas» ou «latinas». As «redondas» envergam em vergas que cruzam, horizontalmente, de bombordo a estibordo; as «latinas» trabalham no sentido de popa à proa, envergadas em mastros, caranguejas, estais ou vergas muito inclinadas para ré.

Verga - Haste cilíndrica de madeira, onde amarra a vela das embarcações de pesca; A vaga quando dobra para quebrar. Diz-se: verga de mar.

Vigia - Homem da tripulação ou da companhia que está alerta.

Xávega - Rede de arrastar para a terra muito usada na costa meridional do Algarve, e também em Sesimbra. Compõe-se de duas bandas laterais ligadas à boca de um saco, denominado copo da rede.

LISTA DE APÊNDICES

- Quadro 1 - Pessoal e Material / Totais Portugal - 1821/1926.
- Quadro 2 - Pessoal e Material / Totais Sesimbra - 1821/1926.
- Quadro 3 - Portugal / Valores da Pesca - 1886/1926.
- Quadro 4 - Sesimbra / Valores Da Pesca - 1886/1926.
- Quadro 5 - Armações de Sardinha / Valores da Pesca - 1890/1926.
- Quadro 6 - Sesimbra / Redes Móveis do Tipo "Xávega" - 1899/1926.
- Quadro 7 - Sardinha pescada em Portugal e em Sesimbra - 1886/1926.
- Quadro 8 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca - Sesimbra - 1896/1926.
- Quadro 9 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca - Sesimbra - 1903.
- Quadro 10 - Pessoal e Material por Tipos de Pesca - Sesimbra - 1919 e 1920.
- Quadro 11 - Índices de Preços e Valores da Pesca Atualizados - 1844/1926.
- Quadro 12 - Embarcações Construídas / Quantidades e Valores - 1899/1926.
- Quadro 13 - Naufrágios de Embarcações de Pesca - 1899/1926.
- Quadro 14 - Naufrágios de Embarcações de Pesca - Sesimbra 1899/1907.
- Quadro 15 - Importância da Pesca no Ano de 1886.
- Quadro 16 - Lista dos Capitães do Porto de Setúbal - 1862/1926.
- Quadro 17 - Lista dos Delegados Marítimos de Sesimbra - 1861/1926.
- Quadro 18 - Lista do Pessoal da Delegação Marítima de Sesimbra - 1892/1926.
- Quadro 19 - Embarcações de Sesimbra / Características - 1899/1926.
- Quadro 20 - Detidos em Sesimbra à Ordem da Delegação Marítima / Ano de 1916.
- Quadro 21 - Bilhetes de Desembarque enviados à Delegação Marítima de Sesimbra relativos a marítimos aí inscritos - 1920/1921.
- Quadro 22 - Capitações de Socorros a Náufragos pagas noutros portos - Comunicações enviadas à Delegação Marítima de Sesimbra - 1920/1921.
- Quadro 23 - Capitações de Socorros a Náufragos pagas em Sesimbra - Comunicações da Delegação Marítima De Sesimbra - 11.03.1919 / 11.03.1921.
- Quadro 24 - Matrículas / Delegação Marítima de Sesimbra - 1862.
- Quadro 25 - Matrículas Embarcações de Cabotagem no Porto de Sesimbra - 1894/1909.

- Quadros 26 - Matrículas das Armações de Sardinha de Sesimbra / Pessoal e Embarcações - 1916/1917:

- Quadro 26.1 - Pombeira, Baleeira e Baleeira Nova;
- Quadro 26.2 - Vale de Covo, Forninho e Baixas;
- Quadro 26.3 - Bolará, Burgau e Ilhéu das Gaivotas;
- Quadro 26.4 - Varanda, Cavalo e Remechida;
- Quadro 26.5 - Torre, Torre Velha e Moeda;
- Quadro 26.6 - Agulha, Cova, Cabo d'Aires;
- Quadro 26.7 - Cozinhadouro, S. Penedo e Risco;
- Quadro 26.8 - Resumo das Matrículas.

- Quadros 27 - Embarcações Entradas e Saídas - Porto de Sesimbra - 1897 / 1919:

- Quadro 27.1 - 1897 / 1898;
- Quadro 27.2 - 1899 / 1900;
- Quadro 27.3 - 1901/1902;
- Quadro 27.4 - 1903/1904;
- Quadro 27.5 - 1905/1906;
- Quadro 27.6 - 1907/1908;
- Quadro 27.7 - 1909/1910;
- Quadro 27.8 - 1911/1912;
- Quadro 27.9 - 1913/1914;
- Quadro 27.10 - 1915/1916;
- Quadro 27.11 - 1917/1918;
- Quadro 27.12 - 1919;
- Quadro 27.13 - 1911 - Detalhes;
- Quadro 27.14 - Resumo - 1897/1919.

- Quadro 28 - Listagem dos Construtores / Carpinteiros Navais de Sesimbra - 1926.

- Quadro 29 - Relação das Armações de Sardinha de Sesimbra.

- Quadro 30 - Relação de Legislação - Pescas / Sesimbra.

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1 - Fotografias

(MM, AMS e coleção particular de José Pedro Francisco).

Anexo 2 - Desenhos de embarcações (MM)

- Anexo 2.1 - Aiola “Bêbada”.
- Anexo 2.2 - Barca “Mira”.
- Anexo 2.3 - Barca de Pesca do Alto.
- Anexo 2.4 - Batel “S. Martinho” praia de Sesimbra.
- Anexo 2.5 - Bote “Conceição 2º”.
- Anexo 2.6 - Chata “Lua Divina”.
- Anexo 2.7 - Canoa da Picada.

Anexo 3 - Cartas de Navegação da Costa de Sesimbra

- Anexo 3.1 - Carta - “Cabo da Roca até Sesimbra”, de 1882 (APLSS).
- Anexo 3.2 - Carta - “Costa Oeste de Portugal - entre o Cabo da Roca e o Cabo de Sines”, de 1928 (IH).

Anexo 4 - Plantas, Mapas e Esquemas

- Anexo 4.1 - “Planta de Sesimbra 1905” (AMS).
- Anexo 4.2 - “Planta de Sesimbra 1929” (AMS).
- Anexo 4.3 - “Mapa Toponímico da Costa Arrábida - Espichel” (Parque Marinho Professor Luiz Saldanha).
- Anexo 4.4 - “ Carta da Arrábida ao Cabo Espichel - Mudança de local da armação Pombeira ” 1899 (AHM).
- Anexo 4.5 - “Carta da Rede Telegráfica e dos Pharoos de Portugal e Ilha da Madeira”, de 1878 (BNP).
- Anexo 4.6 - “Armação de pesca usada na enseada de Setúbal” - Esquema.

(António Arthur Baldaque da Silva, *Planta Hydrografica da Enseada, Barra e Porto de Setúbal, e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n`esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887).

Anexo 5 - Matrículas

- Anexo 5.1 - Matrículas efetuadas em 1862 (AHM).
- Anexo 5.2 - Matrícula da Companhia da “Baleeira Nova” em 1916 (AHM).
- Anexo 5.3 - Matrículas de Equipagens de Barcos de Pesca em 1921 (AHM).
- Anexo 5.4 - Matrículas de Barcos de Cabotagem em 1894, 1897 e 1909 (AHM).

Anexo 6 - Inscrições Marítimas, Cédulas e Cartas de Arrais

- Anexo 6.1 - Inscrição Marítima de 10/06/1893 de Diogo Justino (arrais Diogo), (AHM).
- Anexo 6.1.A - O arrais Diogo (António Réis Marques, “O arrais Diogo”, *Sesimbr’acontece*, Sesimbra, Câmara Municipal de Sesimbra, Maio de 2009, pp. 28 e 29).
- Anexo 6.2 - Inscrição Marítima de 13/02/1908 de António Rosa Sanches (AHM).
- Anexo 6.3 - Cédula de Inscrição Marítima nº 441 de 11/03/1916 de Sebastião Chegará (AMS).
- Anexo 6.4 - Requerimento a solicitar a Cédula Marítima para o menor Manuel da Cunha Brandeiro em 30.07.1915 (AHM).
- Anexo 6.5 - Certificado de aprovação no exame para Arrais de Embarcação de Pesca de Guilherme Fortunato, em 18/06/1907 (AMS).

Anexo 7 - Folha de Pagamento da “Baleeira Nova”; Licença de Barco de Pesca; Cordoarias de Sesimbra - Notas de Venda; “Caldeira & Filhos” - Impressos

- Anexo 7.1 - Folha de Pagamento à Companhia da “Baleeira Nova” semana Nº 21/22 finda em 3/06/1916 (AMS).
- Anexo 7.2 - Licença de Barco de Pesca “ Virgínia 1ª ” de 1904 (AHM).
- Anexo 7.3 - Notas de Venda de Cordoarias de Sesimbra e Impressos da “Caldeira & Filhos” (MAS).

Anexo 8 - Condições do Contrato nas Matrículas das Armações de Sardinha de Sesimbra Armação “Cavalo” 1915 (AHM).

Anexos 9 - Embarcações Entradas e Saídas do Porto de Sesimbra

- Anexo 9.1 - Registo das Embarcações Entradas no Porto de Sesimbra entre 11/07 e 27/08 de 1903 (AHM).
- Anexo 9.2 - Registo das Embarcações Saídas do Porto de Sesimbra entre 6/06 e 28/07 de 1900 (AHM).

Anexo 10 - Estação Semafórica do Cabo Espichel

- Anexo 10.1 - António Carvalho Júnior, natural da Azoia / Sesimbra, Vigia do Mar e Semafórico da Estação do Espichel de 19/11/1907 a 20/11/1931 (FPC).
- Anexo 10.2 - Telegrama enviado da Estação Semafórica do Cabo Espichel ao Delegado Marítimo de Sesimbra - 9/03/1926 (AHM).
- Anexo 10.3 - Carta enviada pelo Chefe da Estação Semafórica do Cabo Espichel ao Delegado Marítimo de Sesimbra em 20/06/1917. Instruções sobre os Sinais indicando a proximidade de submarinos (AHM).
- Anexo 10.4 - Telegrama recebido pela Delegação Marítima de Sesimbra, da Estação Semafórica do Cabo Espichel em 17/02/1917. Canoa da Picada afundada por um submarino (AHM).

Anexo 11 - “Numância” Naufrágio e Remoção dos Destroços

- Anexo 11.1 - Naufrágio do “Numância” registo de telegramas enviados pela Delegação Marítima de Sesimbra em 16 e 17 de Dezembro de 1916 (AHM).
- Anexo 11.2 - Carta enviada ao Delegado Marítimo de Sesimbra em 13 de Janeiro de 1920 pelo representante em Portugal da firma “Central de Compras de Chatarra” de Bilbao (AHM).
- Anexo 11.3 - Cartas enviadas ao Delegado Marítimo de Sesimbra pelo técnico espanhol responsável pela demolição do “Numância” em 21 de Janeiro e 2 de Março de 1920 (AHM).
- Anexo 11.4 - Requerimento ao Delegado Marítimo de Sesimbra efetuado em 31 de Maio de 1920 pelo representante em Portugal da firma “Central de Compras de Chatarra” de Bilbao (AHM).
- Anexo 11.5 - Participação de Furto ao Delegado Marítimo de Sesimbra efetuada em 1 de Setembro de 1924 pelo técnico espanhol responsável pela demolição do “Numância” (AHM).
- Anexo 11.6 - Auto de Averiguação efetuado pelo Delegado Marítimo de Sesimbra em 11 de Setembro de 1924 relativo ao furto de materiais ocorrido no “Numância” (AHM).