



UNIVERSIDADE DE LISBOA  
FACULDADE DE LETRAS

ESCOLA NAVAL



## *Projeto de um Museu Marítimo da Ericeira*

João Carlos Caramês Simões

**Mestrado em História Marítima**

Dissertação

2019



## *Projeto de um Museu Marítimo da Ericeira*

João Carlos Caramês Simões

### **Mestrado em História Marítima**

Dissertação orientada pelo Comandante  
Antonio José Duarte Costa Canas e  
Co-orientada pela Tenente Ana Maria Tavares

2019



[...] É difícil transmitir em palavras  
como a pesquisa nos apaixona,  
Especialmente quando há  
o tal achado com que sonhámos.  
Mas tem os seus encantos,  
quando (ainda) nada se encontrou,  
pois a esperança  
ajuda-nos a não desesperar [...]

Estácio dos Reis in *Á Procura da Arca Perdida* 2013



## **AGRADECIMENTOS**

A realização deste trabalho de investigação, foi a concretização de um sonho, o sonho de me dedicar ao trabalho da história, ciência que desde cedo me apaixonou. Mas não tenho dúvidas que nada seria possível sem o incondicional apoio da minha família, a minha mulher e os meus filhos que tiveram de prescindir do meu apoio durante as fases mais críticas deste Mestrado, os meus pais pela educação que me deram e pela disponibilidade para ajudar sempre que necessário. Sendo que no caso do meu pai ao ter um duplo papel, como meu empregador também ter tido a tolerância necessária para que eu pudesse realizar este trabalho. Por outro lado gostaria de agradecer ao meu tio João Pedro Gil, pois foi alguém que desde cedo apoiou e continua a apoiar esta minha vocação. E também ao Joaquim Sardinha cujo contributo para esta tese teve um papel importante. Gostaria também de agradecer a todos os professores que nos deram a oportunidade de participar neste Mestrado, prescindindo dos seus sábados para nos transmitir conhecimentos únicos que nos enriqueceram a todos aqueles que participámos no Mestrado.

Em especial gostaria de agradecer ao Comandante António Costa Canas, por ter aceite ser meu orientador nesta dissertação, pela sua disponibilidade e pelos seus conselhos que tornaram esta tese possível e à Tenente Ana Tavares co-orientadora desta dissertação que me ajudou muito na parte de Museologia.

Agradeço também aos meus companheiros de curso, pela partilha de conhecimentos e pela amizade que criamos, durante estes dois anos. Salientando o Paulo Silva Costa que, com a sua experiência e conselho, me ajudou a avançar com o trabalho. Também ao Carlos Guerreiro, ao Hugo Cabral, ao Celso Silva, ao Francisco Piedade Vaz, Paulo Franco e Sofia Santos.

Também agradeço a todos os que, direta ou indiretamente, me ajudaram na elaboração deste trabalho.



## RESUMO

A história da vila da Ericeira, vai muito para além das suas famosas praias e do seu estatuto de estação balnear nas proximidades de Lisboa.

Existe toda uma história rica, de ligação ao mar, que merece ser contada, explicada e visitada. O principal objetivo desta dissertação é o seguinte:

Fazer um projeto de museu, que possa agregar, os momentos mais importantes de história marítima da Ericeira, num só espaço. Desenhando um percurso cronológico que ajude a compreender as diferentes épocas históricas da vila, recorrendo às mais recentes técnicas museológicas.

Para isso, foi necessário, estudar em detalhe, todos os principais momentos da história marítima da Ericeira, dividindo-a em 8 partes: Ericeira fundação e antiguidade; As embarcações típicas da Ericeira; A Ericeira e a pesca; A Ericeira e a época da expansão e dos descobrimentos; Ericeira porto de comércio; As gentes do mar da Ericeira; Ericeira e a partida da família Real para o exílio; Ericeira, o turismo e o surf.

O Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, é o local onde se reúne a coleção das peças mais importantes, da história da misericórdia da Ericeira e da vila da Ericeira, onde podemos salientar: O primeiro foral da vila de 1229; uma árula votiva romana do século II DC. No entanto com o passar dos anos, e apesar do esforço da Misericórdia, a exposição das peças não tem evoluído. (faltam textos, tabelas e um percurso cronológico que possa ajudar o visitante a compreender, os vários elementos que compõem o museu). Existe também, alguma preocupação, relativamente à conservação das peças.

Por outro lado, existem peças dispersas, (resultado de escavações arqueológicas ou de achados fortuitos), relacionadas com a história marítima da Ericeira e que não se encontram no AMSCME. Estão nesta situação, por exemplo, o astrolábio «Ericeira» (que se encontra no Museu de Marinha), e a lápide funerária romana (que se encontra no Museu Nacional de Arqueologia). Faria sentido reunir estas e outras peças, com o espólio do Museu da Misericórdia.

Sendo assim esta dissertação tem como objeto de estudo, a compilação de todos os estudos e fontes conhecidas relativas à história marítima da Ericeira. Em segundo lugar, uma listagem das peças, existentes no AMSCME, relacionadas com a história marítima da vila, bem como todas as peças que se encontram dispersas e que vêm mencionadas no portal do arqueólogo do IPAAR. Em terceiro lugar, propor uma nova contextualização e proposta de exposição das peças, com um projeto museológico e museográfico, que se adapte ao século XXI.

**Palavras-chaves:** Museu, História, Mar, Ericeira. Naufrágio, Pesca, Barco, Marinheiro.

## ABSTRACT

The history of Ericeira village goes far beyond its famous beaches and its seaside resort status near Lisbon. There is a rich history of connection to the sea that deserves to be told, explained and visited. This is the main objective of this dissertation:

Make a museum project, that can reunite, the most important moments of maritime history of Ericeira, in a single space. Drawing a chronological path that helps to understand the different times, using the latest museum techniques.

For this, it was necessary to study in detail all the main moments of the maritime history of Ericeira, dividing it into 8 parts: Ericeira foundation and antiquity; The typical boats of Ericeira; Ericeira and fishing; Ericeira and the age of expansion and discovery; Ericeira port of commerce; The maritime people of Ericeira; Ericeira and the departure of the Royal family into Exile; Ericeira, tourism and surf.

The Museum-Archive of the Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, is the place where the collection of the most important pieces, from the History of the Santa Casa da Misericórdia da Ericeira and the village of Ericeira, are gathered: The first foral of the village of 1229; a Roman votive árula from the 2nd century AD, are the best examples of that. However over the years, and despite the efforts of the Santa Casa, the exhibition of the pieces has not evolved, without texts and without a chronological path that can help the visitor to understand, the various elements that make up the museum. There is also some concern regarding the conservation of pieces.

On the other hand, there are scattered pieces (resulting from archaeological excavations or fortuitous finds) related to the maritime history of Ericeira and not found in AMSCME. In this situation, for example, the astrolabe "Ericeira" (which is in the Navy Museum), and the Roman funerary tombstone (which is in the National Archaeological Museum). It would make sense to bring these and other pieces together with the pieces of the AMSCME.

Thus, this dissertation has as its object of study the compilation of all known studies and sources related to the maritime history of Ericeira. Secondly, a list of the pieces, existing in AMSCME, related to the maritime history of the village, as well as all the scattered pieces mentioned in the IPAAR Archaeologist Portal. Thirdly, to propose a new contextualization and proposal of exhibition of the pieces, with a museological and museographic project that adapts to the 21st century.

**Keywords:** Museum, History, Sea, Ericeira, Shipwreck, Fishing, Watercraft, Sailor.

# ÍNDICE

<b>AGRADECIMENTOS .....</b>	<b>V</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>VII</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>VIII</b>
<b>LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS .....</b>	<b>XIII</b>
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>1. A História Marítima da Ericeira.....</b>	<b>9</b>
1.1. Ericeira e o Mar.....	9
1.2. Ericeira Fundação e Antiguidade e Reconquista.....	9
1.2.1 Os primeiros povoamentos na região da Ericeira.....	9
1.2.2 Os Fenícios, e a Fundação da Ericeira.....	14
1.2.3 O Porto da Carvoeira .....	15
1.2.4 Os Romanos e a Ericeira .....	17
1.2.5 A Reconquista e os Forais da Ericeira .....	19
1.3. A Ericeira e a Pesca .....	23
1.3.1 As Artes de pesca na Ericeira e os seus pescadores.....	23
1.3.2 As Embarcações do Porto da Ericeira .....	28
1.4. A Ericeira e a época da Expansão e dos Descobrimentos .....	31
1.4.1 O Astrolábio «Ericeira» .....	32
1.4.2 O Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição .....	43
1.5. Ericeira nos séculos XVIII e XIX o advento do Porto de Comércio .....	59
1.5.1 As fortificações de costa na Ericeira .....	59
1.5.2 O porto de comércio na Ericeira .....	60
1.6. Figuras da Ericeira, ligadas ao Mar.....	65
1.6.1 Os Grandes Senhores da Ericeira.....	65
1.6.2 Os Marítimos da Ericeira.....	66
1.7. Ericeira e a partida da Família Real Para o Exílio .....	69
1.7.1 O Contexto Histórico da Partida da Família Real .....	69
1.7.2 O Yacht Amélia IV.....	74
1.8.1 Ericeira e o Turismo .....	77
1.8.2 O Surf na Ericeira.....	79
1.8.3 Ericeira e a Economia do Mar.....	80
<b>2. A Coleção .....</b>	<b>83</b>

2.1. Coleção Marítima do Arquivo-Museu da Misericórdia da Ericeira.....	83
2.3. As peças a criar para o Museu Marítimo da Ericeira .....	91
<b>3. O Projeto Museológico. ....</b>	<b>93</b>
3.1. Condições presentes no Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira .....	93
3.2 Museu Marítimo da Ericeira - Equipamentos expositivos .....	95
3.2.1 Tabelas .....	95
3.2.2 Textos (de contextualização dos espaços /Salas Vitrines) .....	96
3.2.3 Outros Equipamentos Expositivos ( Vitrines, Plintos, Iluminação) .....	97
3.2.4 Comunicação ( Audio-guias, Videos, Touch-screens interativos).....	99
3.2.5 Espaços de Serviços ( Investigação, Conservação, Serviço Educativo, Reservas)....	99
3.3 Divulgação ( Logotipo, Sítio da Internet, Publicações, Publicidade) .....	101
3.3.1 O Logotipo.....	101
3.3.2 Sítio da Internet .....	101
3.3.3 Publicações .....	102
3.4. Conservação, Segurança e Acessibilidades.....	103
3.4.1 Conservação .....	103
3.4.2 Segurança .....	103
3.4.3 Acessibilidades .....	103
<b>4. Concretização .....</b>	<b>105</b>
4.1. Escolha da Localização, estudo de viabilidade e parcerias. ....	105
4.1.1 Enquadramento institucional, Apoios e Financiamento.....	105
4.1.2 Parcerias .....	106
4.2 Projeto do Museu Marítimo da Ericeira, hipóteses de localização. ....	107
4.2.1 Hipótese 1 – Forte de Nossa Senhora da Natividade .....	108
4.2.1.1 Área Expositiva.....	109
4.2.1.2 Espaços Destinados ao Público.....	110
4.2.1.3 Espaços Destinados aos Serviços do Museu.....	110
4.2.2 Hipotese 2. Ampliação do Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira.....	111
4.2.2.1 Área Expositiva .....	113
4.2.2.2 Espaços Destinados ao Público.....	113
4.2.2.3 Espaços Destinados aos Serviços do Museu.....	113
4.2.3 Hipotese 3 – Sala Atlântico (Parque de Santa Marta) .....	115
4.2.3.1 Área Expositiva.....	115
3.2.3.2 Espaços Destinados ao Público.....	116
3.2.3.3 Espaços Destinados aos Serviços do Museu.....	116

<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>123</b>
<b>FONTES .....</b>	<b>128</b>
<b>LEGISLAÇÃO.....</b>	<b>130</b>



## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

- AHU** Arquivo Histórico Ultramarino  
**ANTT** Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo  
**AMM** Arquivo Municipal de Mafra  
**CMM** Câmara Municipal de Mafra  
**SCME** Santa Casa da Misericórdia da Ericeira  
**AMSCME** Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira  
**BA** Biblioteca da Ajuda  
**BCM** Biblioteca Central da Marinha  
**BCM-AHM** Biblioteca Central da Marinha – Arquivo Histórico da Marinha  
**BNF** Bibliothèque Nationale de France  
**BNP** Biblioteca Nacional de Portugal  
**FLUL** Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa  
**IPPAR** Instituto Português do Património Arquitectónico  
**MASMO** Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas  
**MMS** Museu Marítimo de Sesimbra



# INTRODUÇÃO

Esta dissertação, inserida no mestrado de história marítima, ministrado na Faculdade de Letras em conjunto com a Escola Naval, pretende ser um estudo sobre a criação de um novo Museu Marítimo da Ericeira.

A escolha do tema prende-se com as minhas raízes familiares, que pela via paterna, tenho na vila da Ericeira e seus arredores. Desde muito novo que fui ouvindo histórias e me fui interessando pela história da vila da Ericeira, ouvindo falar também de familiares que se dedicaram à vila, como foram os casos do meu Avô: João Simões (que foi presidente da Junta de Turismo da Ericeira, do primo direito da minha avó Dr. António Bento Franco, ou do seu filho Joaquim Cascais Franco. Mais recentemente tenho acompanhado as investigações do meu tio João Pedro Gil atual Provedor da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, autor de várias Histórias de famílias como foram a *História do Casal dos Leitões* (livro que prefaciei), *Casa Grande da Loubagueira*, *História da Família Franco* (não publicada). Ao sentir que todos estes meus familiares contribuíram para um melhor conhecimento e divulgação da História da Ericeira, senti também a necessidade de contribuir para esse conhecimento e divulgação.

Por outro lado, desde cedo me interessei pelo mar e pela história marítima, e como os principais momentos históricos da vila da Ericeira fazem parte da história marítima, pensei que faria todo o sentido compilar toda essa história e estudar a possibilidade de criar um Museu Marítimo que pudesse ajudar à divulgação dessa rica história, aos locais, mas também aos turistas que visitam todos os anos a vila da Ericeira, contribuindo assim para criação de um novo polo cultural que possa incentivar mais investigações e novos conhecimentos da história marítima local e nacional.

A dissertação será composta por quatro capítulos: Em primeiro lugar, incidirei o meu estudo na história marítima da Ericeira, desde a sua fundação até aos nossos dias, percorrendo os momentos mais emblemáticos dessa mesma história, com recurso à investigação histórica.

Para a investigação deste primeiro capítulo foi essencial o primeiro ano do curso de mestrado de história marítima, pois foi aí que me foi permitido investigar diferentes temas de marítima, todos relacionados com a Ericeira. Contando com o incondicional apoio de professores dos diferentes seminários e colegas, o que veio permitir trazer novas perspectivas para os temas estudados. Foram esses trabalhos os seguintes:

Seminário de História Marítima I

*O Porto da Carvoeira e a navegabilidade do rio Lizandro/ Ribeira do Porto*

Seminário de História da Navegação

*O Astrolábio 'Ericeira'*

Seminário de História Marítima II

*O Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição – Ericeira 1621*

Seminário de Viagens e Explorações Marítimas  
*As viagens e explorações dos Yachts Reais Amélia*

Seminário de Estratégia e Poder Naval  
*A Economia do Mar na Ericeira*

Em cada um destes temas, uns mais trabalhados pelos historiadores que outros, tentei sempre trazer algo de novo, um novo olhar, uma nova perspetiva, um novo documento, que enriquecesse cada um destes temas.

Uma boa parte destes trabalhos foi aproveitada na elaboração desta tese, foi como que um ponto de partida para este segundo ano em que aprofundei os temas já estudados e comecei a investigar outros temas, também eles relevantes para a história marítima da Ericeira, como são os casos da pesca, do comércio, e das gentes do mar da Ericeira.

Todos estes estudos, que irei apresentar no primeiro capítulo, serão a base, para desenhar o projeto museológico do Museu Marítimo da Ericeira.

Em segundo lugar vou dedicar esta minha tese ao estudo e listar todas as peças que poderão vir a fazer parte da coleção do futuro museu marítimo da Ericeira.

Fazendo um levantamento e listando todas as peças do Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, relacionadas com a história marítima analisando o seu estado de conservação, bem como fazendo uma pesquisa por peças dispersas, encontradas ao longo dos anos em escavações arqueológicas ou em achados fortuitos e que faz todo sentido juntar num só espaço com a magnífica coleção existente no AMSCME.

Em terceiro lugar farei um estudo museológico e museográfico do museu, acolhendo as melhores práticas conhecidas, de forma a salientar da melhor maneira possível os objetos da coleção mas também garantir a sua conservação. Por outro lado, desenhar um percurso cronológico que faça sentido e ajude o visitante a percorrer a história marítima da Ericeira de uma forma simples e acessível a todos.

Finalmente em quarto lugar detalharei os passos necessários para a sua concretização, a escolha do local para o museu, as possíveis fontes de apoio, necessários para a viabilidade projeto e finalmente o impacto social que um projeto desta natureza pode ter, na população local e na população nacional.

## O Estado da Arte

Quando desenvolvemos um trabalho científico sobre uma determinada matéria, é essencial conhecer todos os estudos, trabalhos, conferências e projetos museológicos que já se debruçaram sobre o mesmo tema.

A isto se chama o Estado da Arte.

Relativamente ao tema desta dissertação podemos evidenciar que, já vários investigadores, estudiosos ou apaixonados pela vila da Ericeira se dedicaram ao longo do tempo ao estudo da história da vila da Ericeira. São os casos de António Bento Franco, Jaime Lobo e Silva, José Caré Jr, Manuel J Gandra, Francisco Esteves, Maria da Conceição Reis, Margarida Garçês Ventura, Ana Catarina Sousa, entre tantos outros.

Muitos desses estudos tocam na temática do mar, como não podia deixar de ser, foram estes estudos muito importantes para a elaboração deste trabalho. Importante também, tem sido o papel da editora Mar de Letras (papellaria Ovni) e do ICEA, instituição cultural que com as suas publicações e os seus cursos de verão e outras conferências têm tido um papel fulcral na divulgação da história marítima da Ericeira.

No entanto o que se pretende neste trabalho de investigação é trazer novos pontos de vista aos temas que já foram antes estudados, mas também, em vez de fazer um estudo sobre uma determinada época ou evento, escolhi fazer uma compilação, com enquadramento cronológico, da história marítima da Ericeira, permitindo compreender a evolução da vila na sua relação com o mar ao longo dos anos.

Sendo assim gostaria de salientar algumas obras que são essenciais para quem pretende conhecer melhor a história da Ericeira. Dividindo as mesmas em dois grupos, obras de carácter geral e obras de carácter específico:

### Obras de Carácter Geral:

*Anais da vila da Ericeira : (registo cronológico de acontecimentos referentes à mesma vila, desde 1229 até 1943)* ed. 1985 - neste caso o autor, Jaime d'Oliveira Lobo e Silva, fez um trabalho minucioso de recolha de todos os eventos importantes da história da vila da Ericeira, esta recolha, feita pelo autor permite, ir acompanhando a história da vila ao longo dos anos, e que, como não podia deixar de ser, se vai cruzando com a história marítima. Por estas razões este livro, é uma obra essencial para qualquer investigação histórica que se dedique à Ericeira, e foi uma preciosa ajuda para a elaboração desta tese.

*A Villa da Ericeira*, neste pequeno livro de 1903, o autor Gabriel Pereira, ensaia uma compilação da História da Ericeira, salientando alguns dos momentos mais relevantes, salientando a famosa História de Mateus Alvares, o ermitão que se fez passar pelo Rei Dom Sebastião e que acabou por ser condenado à morte.

*Mini monografia da Vila de Ericeira* - Este folheto promocional de José Santos Caré Junior, reeditado em 1872 pela Junta de Turismo da Ericeira, para oferecer aos rotários, por ocasião do Congresso Internacional desse ano, tal como a monografia de Gabriel Pereira apenas se foca nos momentos mais marcantes da História da vila.

*Memórias da Ericeira marítima e piscatória Sécs. XIX e XX.* - Este livro de José Caré Junior, um dos Homens que mais sabe da história do Porto da Ericeira, é uma muito importante fonte de informação para quem deseje saber mais sobre a vida do Porto da Ericeira, tanto na sua vertente piscatória como na sua vertente comercial, ao longo do texto o autor vai-nos falando das embarcações, das artes de pesca, do tipo de comércio, mas principalmente das gentes da Ericeira ligadas ao mar. Este livro foi prefaciado por Joaquim Marrão.

*Ericeira : o mar e as suas gentes : animação e cultura org. Instituto de Cultura Europeia e Atlântica* - O ICEA tem sido um polo muito importante para a divulgação da história da Ericeira e da sua vertente ligada ao mar, este livro é mais um bom exemplo disso. Nele estão publicados os textos apresentados num conjunto de iniciativas culturais , promovidas pelo ICEA.

*Ericeira : uma fotobiografia* - neste caso o autor com recurso à fotografia vai salientando os momentos mais importantes da história da vila. Desde a história do seu porto, da sua pesca, da arquitetura, das festas, das personagens mais características e das embarcações mais emblemáticas.

Foi por isso este livro, uma boa ajuda para a elaboração desta tese.

Este livro é da autoria de José Constantino Costa. contém desenhos de Rui Pinheiro, traduções de Maria João Batalha Reis e foi revisto por José do Carmo Francisco.

#### **Obras de Carácter Específico:**

*Antiguidades de Mafra.* Este livro é uma reedição de um livro de 1879 de Estácio da Veiga - O concelho de Mafra teve a sorte de poder contar com um dos primeiros arqueólogos portugueses que não eram mais do que recolectores de coisas antigas, mas que nos ajudaram muito a conhecer ruínas e achados arqueológicos que se não fosse pela ação deles teriam certamente desaparecido. Estácio da Veiga ao viver na vila de Mafra, colocado aí num posto dos correios, foi uma boa ajuda para a compreensão da história antiga daquela região. Tem um estudo introdutório do professor Doutor Vitor Gonçalves e da Doutora Ana Catarina de Sousa.

*Visitações e Pastorais de São Pedro da Ericeira - 1609-1855* - Neste livro temos acesso aos livros de visitas da Paróquia de São Pedro da Ericeira, são muito importantes porque nos dão informações sobre os costumes da vila e das suas gentes.

São muitas vezes, pedidos ou sentenças eclesiásticas que nos ajudam a entender o quotidiano da vila. As Transcrições do texto são da responsabilidade do Dr. João P. Liberata Machado e o Prefácio da Professora Doutora Maria do Rosário Themudo Barata.

*O restabelecimento do Concelho da Ericeira - Percurso histórico desde 1855* - Neste livro, prefaciado pela Professora Doutora Margarida Garcez Ventura, são transcritos alguns textos que fundamentam as tentativas de restabelecimento do concelho da Ericeira (que foi extinto em 1855). Os argumentos utilizados pelos subscritores, acabam por se basear na história da Ericeira e por isso foram documentos importantes para este trabalho.

*Combate e Naufrágio da Nau Conceição (1621) - Tribulações no mar e em terra.*

Este livro está dividido em várias partes:

Começa com um Estudo Introdutório do Prof. Doutor Francisco Contente Domingues, diretor deste mestrado de história marítima, com o título: *Naufrágio com terra à vista* - que nos ajuda a compreender o que se passou naqueles dias de outubro de 1621 em frente à vila da Ericeira. Na segunda parte do livro vêm transcritas e atualizadas, pela Dra Maria da Conceição Reis, as principais fontes para o estudo sobre o naufrágio da nau *Nossa Senhora da Conceição*, *A Relação do Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição* de João de Mascarenhas e o Processo de devassa movido contra Dom António de Ataíde.

*A Pirataria Argelina na Ericeira do século XVIII* - Este livro da Dra. Maria Conceição Reis e prefaciado pelo Professor Doutor A. Pedro Vicente, dá-nos uma dimensão, por vezes esquecida e menosprezada, do que foram os ataques de pirataria magrebina nas costas portuguesas. Com recurso a fontes do Arquivo da Santa Casa da Misericórdia, a autora conseguiu provar que este era um dos grandes dramas por que passavam os pescadores, marítimos e suas famílias.

*Ericeira Brasileira* - Neste livro a autora Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Arlete Assumpção Monteiro conta-nos a curiosa Trajectória de uma colónia portuguesa no litoral sul-brasileiro, Nova Ericeira, que nos inícios do século XIX foi fundada no Brasil, com uma população inteiramente constituída por pessoas vindas da Ericeira, com o intuito de criar uma comunidade piscatória no litoral sul brasileiro. Este livro foi prefaciado pelo Prof. Doutor António Pires Ventura.

*Armações da Ericeira 1896-1931* - As armações da pesca da sardinha, tiveram uma importância económica muito grande nos inícios do século XX na vila da Ericeira. Neste livro, da autoria de Francisco Esteves. (um dos maiores especialistas na história da pesca na Ericeira), vamos encontrar a história destas armações onde se salientam o papel da empresa Rosa & Comandita, entre outras, e o papel que tiveram no desenvolvimento da indústria conserveira.

*Aclarando a Verdade - Narrativa sucinta de quanto se passou a bordo do "Amélia" na ida da Ericeira para Gibraltar, no dia 5 de Outubro de 1910. Fac-símile, Lx. 1940* - Este livro transcreve a versão, do Vice-Almirante Jorge Moreira de Sá, (que comandava o Yacht *Amélia no dia 5 de Outubro de 1910*), dos acontecimentos que levaram à partida da família real para o exílio. É um documento essencial para se entender o que se passou naquele dia de 5 de Outubro de 1910 na vila da Ericeira. Este livro foi prefaciado pelo Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão.

*A Vida Quotidiana na Ericeira nos começos da I República* - Vista através da correspondência de Jaime Lobo e Silva para a "Mala da Europa". Este conjunto de notícias escritas pelo

correspondente do periódico *Mala da Europa*, na Ericeira, Jaime Lobo e Silva, é uma fonte de informação importantíssima para compreender, como era a vida quotidiana na Ericeira, nos inícios do século XX. Este livro foi prefaciado pelo Prof. Doutor Sérgio de Campos Matos e contém também notas de Amadeu Duarte Pereira e da Prof<sup>a</sup>. Doutora Margarida Garcez Ventura.

Em todas estas obras existe um traço comum, a história da Ericeira, tratada aqui de forma específica em cada um dos temas que se vão cruzando, como não podia deixar de ser, com a história marítima, e que, por essa razão, foram também, cada uma dessas obras, muito importantes, para a realização deste trabalho.

### **Projetos Museológicos:**

Existem em Portugal vários Museus de grande qualidade ligados à história marítima, começando pelo Museu de Marinha em Lisboa.

Para este trabalho destaco três Museus, que foram mais relevantes para a elaboração desta dissertação, pela sua dimensões, conteúdos, localizações e projetos museológicos.

*Museu Marítimo de Sesimbra:* O Museu Marítimo de Sesimbra, aberto ao público desde 2016, apresenta um valioso património ligado ao mar e à pesca.

Foi muito importante conhecer este Museu, pelo paralelismo entre a história de Sesimbra e a história da Ericeira, vilas com uma rica história ligada à pesca e ao comércio marítimo. Também a sua localização, na Fortaleza de Santiago, e as escolhas do projeto museológico, foram também fontes muito importantes para a este trabalho.

*Museu Marítimo de Ílhavo:* É um museu que pertence à Câmara Municipal de Ílhavo. Nasceu a 8 agosto de 1937, mas que em 2001 foi renovado e passou para uma nova casa, um edifício de arquitetura moderna. Para o meu trabalho foi importante ver a forma como se escolheram os temas, dando ênfase à memória da pesca do bacalhau, a escolha de um edifício feito à medida, e a réplica de embarcação da pesca do bacalhau que serve de espaço de exposição. Também a ligação do Museu à comunidade à investigação e ao empreendedorismo são de salientar.

*Museu do Mar Cascais - Rei Dom Carlos:* O Museu do Mar de Cascais, renomeado Museu do Mar - Rei D. Carlos em 1997, está sediado no edifício do antigo Sporting Club de Cascais, fundado em 1879 pelo então Príncipe Carlos.

Foi importante para o meu trabalho ver a fórmula escolhida para definição dos diversos espaços museológicos. Principalmente as salas: Cascais na Rota dos Naufrágios dedicada à Arqueologia Subaquática ; Gentes do Mar e Pescarias, dedicada à história e vivências da comunidade piscatória de cascais ; Navegação e Marinharia.





## **1. A História Marítima da Ericeira**

### **1.1. Ericeira e o Mar**

Ao chegarmos próximo da Ericeira, há uma cor que nos preenche a vista, o azul, o azul do mar que quase engole a vila da Ericeira. Sendo assim a Ericeira e o mar fazem parte um do outro e não podem ser dissociadas.

O mar sempre foi historicamente responsável pelas principais atividades económicas da vila, sendo que o seu porto natural terá sido mesmo a razão da sua própria existência. A pesca, o comércio marítimo, e mais recentemente o turismo e o surf, são as atividades mais marcantes naquele local.

### **1.2. Ericeira Fundação e Antiguidade e Reconquista**

Relativamente à fundação da vila da Ericeira, os historiadores têm sempre mencionado os Fenícios como prováveis fundadores da vila, no entanto até hoje, não foram encontrados nenhuns vestígios que o comprovem. Existem sim vestígios de ocupação humana anterior, a pouca distância da vila como é o caso dos achamentos do Casal Cordeiro 5 - Calcolítico Final e Casal do Barril - Neolítico (escavações coordenadas pela Professora Ana Catarina Sousa).

#### **1.2.1 Os primeiros povoamentos na região da Ericeira**

Na sequência da construção da Auto-estrada A21, foi feito um trabalho arqueológico de acompanhamento da obra que viria a revelar diversos vestígios arqueológicos de relevância, na zona da Ericeira podemos salientar dois: Casal do Barril e Casal Cordeiro 5.

Casal Barril - O Casal Barril, um local do calcolítico perto da Ericeira, foi descoberto em 2006 durante a construção da auto-estrada A21. Todos os dados parecem indicar que Casal Barril foi quase contemporâneo com o estabelecimento das primeiras comunidades metalúrgicas de cobre na região (Beta-260629: 2860-2490; Beta-260628: 2630-2470, ambos Cal BC 2 sigma). No entanto, é impossível saber por datação por radiocarbono se as suas fontes de pederneira foram exploradas em épocas anteriores. O Casal Barril pertence a uma rede de explorações de sílex, sites de debitação e movimentação em escala regional e ainda maior. (Sousa, 2011, p.01)

Casal Cordeiro 5 - A história da identificação de Casal Cordeiro 5 é reveladora da complexidade em mapear o povoamento neolítico e calcolítico na área da Península de Lisboa e da dificuldade de efectuar uma avaliação sustentada apenas com dados de superfície e sondagens isoladas. A primeira referência a Casal Cordeiro encontra-se publicada na Carta Arqueológica de Mafra, referindo-se a achado isolado de um machado de pedra polida. Em 2001 foram identificados em prospeção, vestígios de uma ocupação romana nesta área (Diogo e Costa, 2002). Posteriormente, no âmbito da planificação da A21 (Malveira-Mafra-Ericeira), em 2004 e 2005 foram aqui efectuadas várias sondagens manuais e mecânicas (480 m<sup>2</sup>), não tendo sido detectados quaisquer vestígios arqueológicos (Sousa e Sousa, 2005).

Esta imagem viria a ser alterada em 2006 durante a fase de acompanhamento de obra, sendo então identificados contextos pré-históricos em corte. Procedeu-se à escavação integral da área, tendo os trabalhos decorrido entre 1 de Março e 27 de Junho de 2006, num total de 50 dias de trabalho de

campo (Sousa, 2006, 2008, 2010 e Miranda, 2006). Os trabalhos foram promovidos pela empresa Mafratlântico EM e Câmara Municipal de Mafra, sob a direcção da signatária e co-direcção de Marta Miranda. (Sousa, 2013, p. 470)



Figura 1 – Localização dos habitats neolíticos e calcolíticos da área da Ribeira de Cheleiros. As-sinala-se com um asterisco os sítios com presença de cerâmica campaniforme. 1. Casal Barril; 2. Quinta dos Loureiros\*; 3. Casal Cordeiro 5\*; 4. Casal Romeirão\*; 5. Casas Velhas\*; 6. Moinho do Quintal; 7. Quintal 1; 8. Gorchinhos\*; 9. Sobreiro; 10. Gonçalvesinhos; 11. Cova da Baleia\*; 12. Cabeço dos Palheiros 2\*; 13. Serra do Pipo 2; 14. Serra do Pipo 1; 15. Cabecinho da Capitôa 2\*; 16. Sopé Cabecinho da Capitôa\*; 17. Pinhal Quinta Mato Grande; 18. Louriceira; 19. Cabeço de Alcainça; 20. Marreiros; 21. Cartaxos; 22. Penedo do Lexim\*; 23. Alvarinhos; 24. Funchal\*; 25. Barreira; 26. Odrinhas; 27. Anços\*; 28. Negrais\*; 29. Lameiras\*; 30. Alto do Montijo\*; 31. Penedo da Cortegaça\*; 32. Olelas\*; 33. Seixal; 34. São Julião; 35. Catribana.

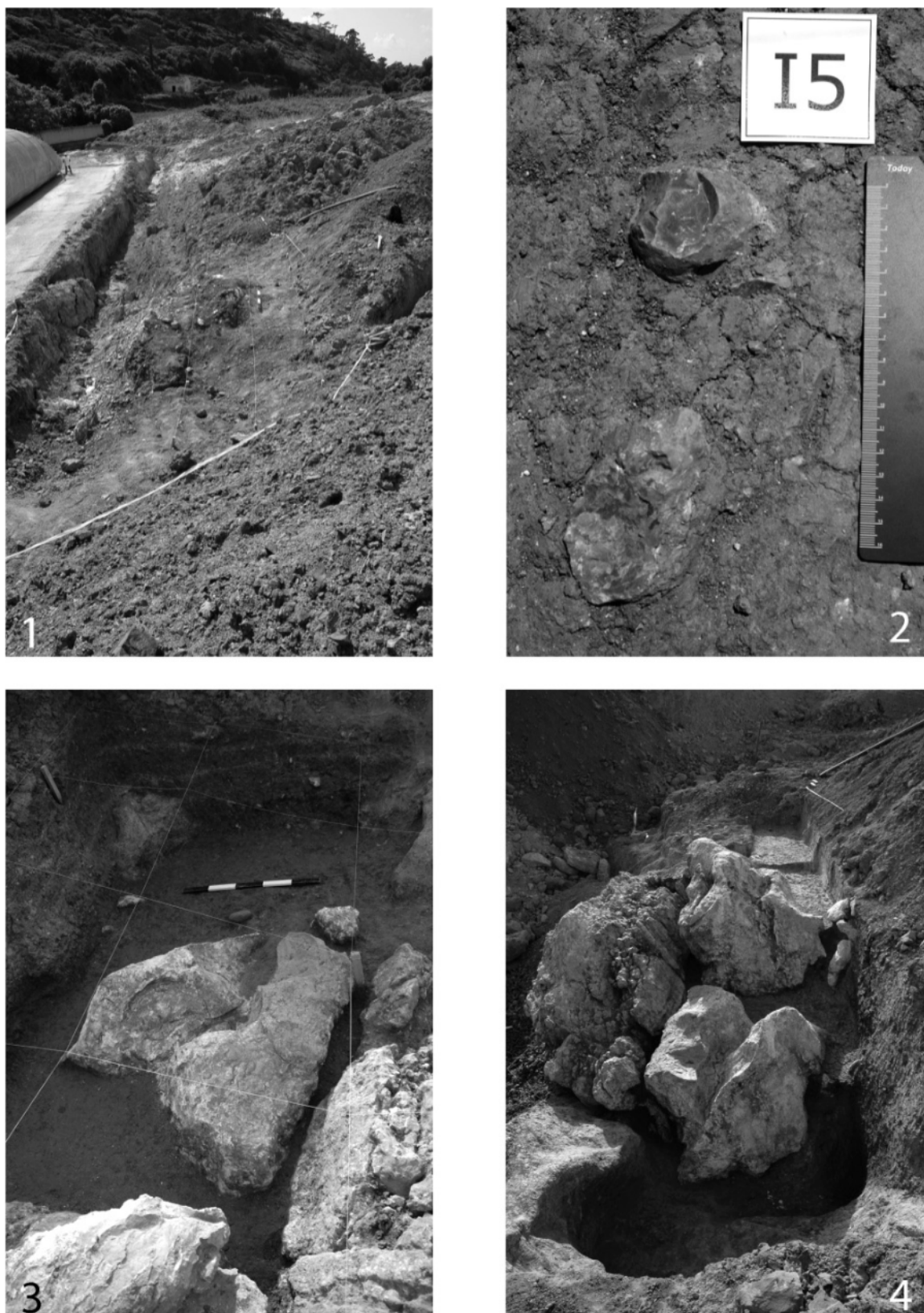


Figura 2. - he site when discovered, before excavation; 2: flint nodules; 3: layer 4; 4: the pit and the bedrock after the excavations.



Figura 3. - *Used polished stone axe CBR-397; 4: ceramic shard CBR-520.*



Figura 4 – Cabana U.E. 10 – Sector 1.

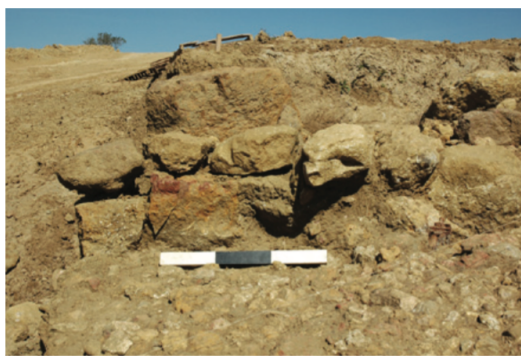


Figura 5 – Alçado da U.E. 10.

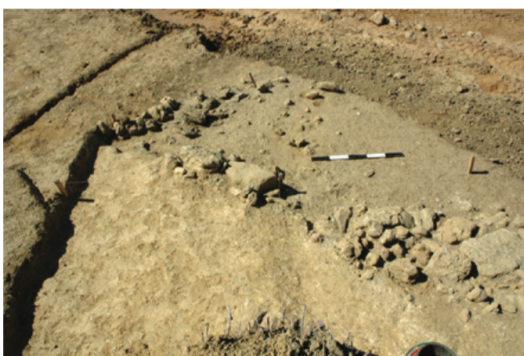


Figura 6 – Foto final da escavação no Sector 3

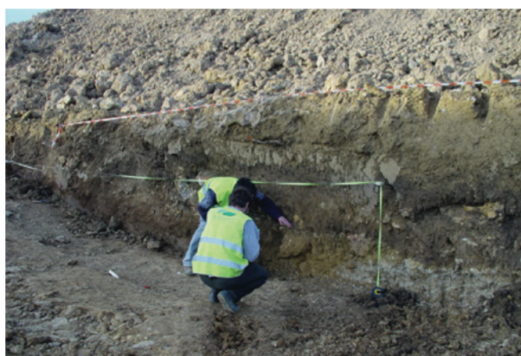


Figura 7 – Foto corte sector 1 aquando da identificação.



Figura 8. - Inv.AMSCME “Sillex”, Machado Pré-Histórico

## 1.2.2 Os Fenícios, e a Fundação da Ericeira

Antes da presença dos Fenícios, a orla litoral atlântica da Península Ibérica, (onde se localiza a Ericeira), era habitada por povos autóctones, que vêm mencionados por autores clássicos como Aviano na sua Orla Marítima que nos fala em povos Extermínios, Campesi, Sefes, Lycs, Dragani e Cynetes que habitavam estas terras descritas por Avieno em finais do sec. VI a.c. ou na geografia de Ptolomeu e na geografia de Estrabão, que nos falam de Turdetanos, Celticos (povos indo-europeus vindos da Europa central e do norte) e Lusitanos que em conjunto são nomeados como povos Iberos. (Alarcão 1992)

São estes povos que os fenícios vão encontrar quando chegam às costa atlântica para fundar e conquistar cidades costeiras estratégicas para poderem desenvolver o seu comércio marítimo.

Está hoje comprovada a presença Fenícia em Lisboa, com a estela funerária com inscrição fenícia encontrada recentemente nas escavações arqueológicas da casa Sommer em Lisboa, mas também noutras localizações na costa atlântica como é o caso das escavações arqueológicas em Abúl ao sul de Setúbal.

Existe a tradição oral de que a Ericeira foi fundada pela Civilização Fenícia, no entanto, até hoje não foram encontrados vestígios que possam comprovar esta tese.

Existem alguns autores que nos falam mesmo da possibilidade do topónimo Ericeira não ser derivado de Ouriço do mar, mas da Deusa Ericina dos Fenícios, como Gandra (1996) no seu *Dicionário de Portugal Sobrenatural*, (p.416):

ASTARTE Também denominada Asterate, Baalat (feminino de \*Baal), O seu culto expandiu-se pelo Mediterrâneo, alcançando o ocidente peninsular. Na Ericeira, Santa Marta terá, eventualmente substituído uma devoção anterior, cujo sincretismo remete para Astarte Artemisa, conhecida por Eileithyia (a grávida) em Creta e por Venus Ericina no monte Erix (Sicília), cuja titular os romanos apelidavam de Venus pudica, a qual tinha por companhia e atributo um \*ouriço-cacheiro.

Existem também outros textos que nos falam desta possibilidade :

Embora entre nós haja poucos vestígios materiais do culto de Vénus ou da sua antecessora Astarte ou Ericina, Camões, nos *Lusíadas*, atribui-lhe o papel de protectora dos Portugueses, nomeadamente nos cantos I, III, VI, VII e particularmente no canto II.

Ao estabelecerem as suas bases Atlânticas de 35 em 35 quilómetros, os marinheiros (Fenícios) desses tempos escolhiam locais da costa que apresentassem de preferência dois ancoradouros contíguos, como alternativa à direcção dos mares, como Ericeira a "Ribeira" e a "Foz".

Nesses ancoradouros os Fenícios construíram fortalezas e sobretudo santuários, normalmente dedicados à deusa Astarte ou uma das suas variantes. Muitos desses antigos santuários são hoje, naturalmente, dedicados aos nossos Santos, como estamos convencidos ser a capela da Senhora da Boa Viagem e Sto. António, junto à Praia dos Pescadores (...perto da Carvoeira, nas margens do Lizandro, fica a capela da Nossa Senhora do Ó, ou do Porto. No seu interior, num altar retirado existe uma antiga imagem de pedra de Sta. Ana, mãe da Nossa Senhora e avó de Jesus que faz lembrar a Ana ou Anat dos Fenícios, a "Rainha de Todos os Céus", divindade pouco diferenciada de Astarte. Também no panteão Celta da Hibérnia (Irlanda) existia uma Ana ou Anat, a mãe que "alimentava os deuses".(Lusitanae, 2009,[Blog post])

Na Sicília, numa povoação chamada Erice, existe um templo fenício dedicado à Deusa Ericina (Astarte)

Inland from Trapani on Mt Eryx the Phoenicians established a shrine dedicated to Astarte (Venus Ericina).(Boardman, 1982, p. 498)

Já no Século XVII se fazia a associação do nome Ericina ao nome de Ericeira, mas apenas pelas semelhanças e para embelezar um texto, da autoria do próprio Conde da Ericeira.(ver imagem)

Nota 375.

O. 8o. verf. 8. Em Elvas. Estas batalhas das Linhas de Elvas, e de Montes Claros, e a conquista de Vaiença de Alcantara, são as tres mayores emprezas do invicto D. Antonio Luiz de Menezes Marquez de Marialva, e o nome da Erice, que está no segundo verso desta oitava abrevia poeticamente o nome da Ericeira, Villa que por ser sobre o mar em sitio alto diz que paga tributo azul ao verde ramo de Cantanhede de que procede, sendo Erice hum monte de Sicilia em que Venus era venerada, e donde tomou o nome de Ericina aludindo à formozura do sitio daquella Villa, e os Cifnes, ou Poetas que são Senhores della à beleza de Venus, e a os Cifnes, que lhe são dedicados, e que como filhos da escumado mar a conduzem por elle no seu carro.

(Menezes, 1741, p. 559)

É importante salientar que até ao momento estas teses, carecem de provas, que possam comprovar a sua veracidade, que só a pesquisa arqueológica poderá vir a comprovar um dia.

### 1.2.3 O Porto da Carvoeira

«Corre do leito mais próximo valle ao sul da villa uma ribeira que vae tomando nomes dos sítios por onde passa até ao Architecto, que desagua no rio do Porto que vem a ser o prolongamento de Cheleiros» é desta forma que Estácio da Veiga descreve na sua obra *Antiguidades de Mafra* em 1879 aquele que chamamos hoje Rio Lizandro. Este arqueólogo foi um dos primeiros a escrever sobre o Porto da Carvoeira, fruto das suas investigações arqueológicas feitas naquele local, mas também baseado seguramente nas tradições orais locais. No entanto é preciso salientar que nessa altura a arqueologia se baseava numa escola de recolha de artefactos e não num estudo aprofundado dos factos e das suas envolvências historiográficas. Mais recentemente a Professora Ana Catarina Sousa, *Calcolítico na Ribeira de Cheleiros*, 1998 também nos fala do mesmo tema:

A costa entre Peniche e a Serra de Sintra corresponde fundamentalmente a uma plataforma rochosa de abrasão, com falésias bem marcadas e de feição regularizada, mas com várias baías naturais que permitiriam a navegação costeira. Cruzada por pequenos cursos de água subsidiários do estuário do Tejo como Rio Maior, Ribeira da Ota, Rio Trancão, Rio Jamor; e por ribeiras que desembocam diretamente no Atlântico como Rio Alcabrichel, Rio Sizandro, Ribeira do Safarujo, Ribeira de Cheleiros e Ribeira de Colares; a Península de Lisboa teria decerto uma rede hidrográfica bastante complexa com embocaduras (porventura) mais amplas e numerosas, contribuindo para a produtividade agrícola da área e facilitando eventuais comunicações entre o espaço da Península de Lisboa e com áreas envolventes.

O espaço geográfico correspondente à ribeira do Porto (hoje Rio Lizandro) e ao mítico Porto da Carvoeira, tem hoje uma serie de construções como uma estrada, na margem Este, sendo que na margem Oeste, por ser zona bastante fértil, tem sido o terreno bastante trabalhado pela

agricultura, pelo que dificulta a descoberta de achados arqueológicos que comprovem a existência de um Porto naquele local.

As mais importantes escavações realizadas na zona circundante à Igreja da Senhora do Ó foram realizadas no ano de 2012, realizadas por Carlos Batata em 2012, na sequência de obras de construção da Etar do Rio Lizandro, e que revelou a existência de uma forte ocupação do local, distribuída pelos períodos romano, visigótico e islâmico. A ocupação melhor caracterizada foi a do período romano, este ponto é importante porque nos confirma a presença romana naquele local específico.

Mas vejamos o que nos diz o relatório da DGPC desta escavação feita em 2012 pelo Dr. Carlos Batata na sequência de obras para as condutas da Etar do Rio Lizandro:

CNS: 33866

Tipo: Distrito/Concelho/Freguesia: Período: Descrição: (Pereira, 1914) (Abreu) Povoado Lisboa/Mafra/Carvoeira Romano, Medieval Islâmico e Baixa Idade Média

Meio: Terrestre

Acesso: Bom

Espólio: - Todo o tipo de cerâmica romana, com exceção de moedas de raras tégulas. Apresenta frescos e mosaicos. Cerâmica visigótica e espólio osteológico. Cerâmica islâmica, entre elas algumas pintadas.

Depositários: Classificação: Conservação: Processos: 33866

Tipo de Trabalho: Escavação

Ano do Trabalho: 2012

Projeto: SIMTEJO - Sistema Multimunicipal de Saneamento do Tejo e Trancão

Estado: Relatório Aprovado

Data de Início: 08/08/2012

Data de Fim: Objetivos: 10/05/2012

Resultados:

Responsável: Carlos António Moutoso Batata

O sítio da Senhora do Ó situa-se junto e por baixo da igreja da Senhora do Ó, na margem direita do rio Lizandro, prolongando-se para o caminho rural conhecido por Rua dos Pardais, no sentido Norte. Trata-se de uma planície aluvionar, com muito boa produção agrícola, situando-se os vestígios arqueológicos a 2,5 m de profundidade. A escavação arqueológica revelou a existência de uma forte ocupação do local, distribuída pelos períodos romano, visigótico e islâmico. A ocupação melhor caracterizada foi a do período romano, distinguindo-se uma ocupação no Alto e outra no Baixo Império. No meio das construções romanas foi implantada uma necrópole visigótica, ainda com ossos em bom estado de conservação. Reconheceu-se ainda a existência de muros largos e toscos a que não foi possível atribuir uma cronologia precisa: ou são muros visigóticos ou então islâmicos. A presença islâmica está atestada por silos e cerâmica pintada, com cronologia dos séculos X/XI.

É, no entanto, necessário, a meu ver, aprofundar as escavações arqueológicas nesta zona, pois muito mais poderá ser descoberto, o que será muito importante, não só para esta investigação relativa ao Porto da Carvoeira, mas também comprovar os tipos ocupação humana naquela zona ao longo dos séculos, o que será muito importante, para um melhor conhecimento da História daquela região.

#### 1.2.4 Os Romanos e a Ericeira

Relativamente à Época Romana a situação é diferente, ao longo dos anos têm sido encontrados diversos objetos datados da Época Romana.

São achados avulsos (Como a Árula Romana que se encontra no AMSCME) , ânforas romanas e terra sigilata mas também outros vestígios arqueológicos.(ver imagem) No entanto ainda está por descobrir o povoado original Romano que teria existido naquele local.



Figura 9. - Inv. AMSCME - “Árula Votiva” Romana do século II a.c.  
inscrição: Atilia Pub[lii / f(ilia?)] Amo[ena] / Fonti / a(nimo) l(ibens)  
[p(osuit)] - Átila Amoena, filha de Publius, (ou de Publicius), colocou esta  
Ara, de livre vontade à fonte ou às fontes. -transc. José Caré Junior

O que sabemos neste momento é que a Ericeira se situa no Concelho de Mafra.

Mafra, no que foi designado o território rural na zona do município Olisiponense, o povoamento romano de Mafra deveria corresponder a uma rede de ocupação com villae e sítios de pequena / média dimensão, com articulação económica com Olisipo, em termos agro-pastoris (agri olisiponensis) e de exploração da pedra.

São conhecidas algumas vias romanas nesta zona que comprovam a relação entre os territórios Agrícolas agris e das Cidades urbis. Sendo que a rede viária da zona oeste do Município Olisiponense, passaria em Mafra. Deste modo, observa-se que o designado território olisiponenense, não se achava isolada da rede de abastecimento e trocas estabelecidas pelo comércio romano. A conjugação entre os recursos disponíveis para o interior, servia-se, ao mesmo tempo da facilidade de comunicação com Olisipo,

principalmente se recorrendo ao transporte marítimo ou através dos cursos de água, entre elas a ribeira do porto (hoje rio Lizandro) e a Ribeira de Ilhas, seria um desses cursos de água que facilitaria o transporte de produtos agrícolas à cidade de Olissipo, como aconteceria também na Ribeira de Colares, funcionando assim como uma rede de abastecimento da grande cidade.(Abreu, 2017, p.09)

A proximidade com Olissipo, e o enquadramento rural justificaria por si só, um conjunto de edificações romanas, tanto vilas rurais, como povoações, no entanto até hoje não foi ainda encontrado nenhum grande conjunto de sítios da Época Romana.

Ainda assim sabemos que variados vestígios, da época Romana, foram encontrados nesta região:

A ocupação romana encontra-se atestada pela presença de inscrições, elementos arquitetónicos e algumas evidências de villae, necrópoles, casais agrícolas e prováveis vias.

Conhecem-se materiais avulsos de Raimonda (Igreja Nova) e os níveis republicanos identificados no Penedo do Lexim. Registam-se ainda prováveis villae como Mata Pequena, Godinheira que podem configurar uma rede de ocupação rural que engloba villae e outros sítios de menor dimensão como Rólia e Cabecinho da Capitoa.

Em termos de produção industrial recentemente foi escavado um forno de produção de material de construção - Forno 3 da Cova da Baleia. Em termos de exploração agrícola, o sítio de Cabecinho da Capitoa traduz uma exploração rural. (Abreu, 2017, p. 10)

Existe também a convicção que várias foram as vias romanas que cruzaram aquela região, o que pode ser atestado por alguns vestígios, como por exemplo a ponte romano-medieval da Carvoeira.(ver imagem)

Via EBUROBRITTIUM ad OLISIPO  
de Torres Vedras a Lisboa pela costa

Partindo de Torres Vedras, seguia hipoteticamente ao longo da margem direita do rio Sizandro, passando na *villa* da Qta. de São Gião d'Entre as Vinhas (antes da Fonte Grada, 2 cipos funerários e lápides romanas na ermida) até Coutada (a norte, lápide funerária na Ermida de Sta. Helena em Sta. Cruz, Silveira), onde cruzaria o rio Sizandro para São Pedro da Cadeira (*villa* junto à Capela de Ns. da Cátedra em Formigal, provável origem das 3 inscrições que estão na ermida), continuando por Encarnação, S. Domingos da Fanga da Fé (Casal da Estrada), onde atravessa o rio Safarujó e segue até Paço das Ilhas (calçada com 100 m e Ponte no lugar do Crato sobre o rio do Cuco), até ao rio Lizandro, o provável limite norte do território *Olisiponense*, passando assim a poente de Mafra (Mantas, 2000).

Possível variante por Mafra, passando em Achada e Sobreiro, seguindo depois rumo à Ponte Romano-Medieval de Cheleiros, continuando junto da *villa* de Rebanque até Montelavar, onde reencontra o itinerário principal.

Ericeira porto romano; a via passaria a leste, talvez pelo Alto da Carrasqueira, Alto dos Leitões e Lapa da Serra, descendo ao rio Lizandro pelo caminho do cemitério; árula de *Amoena* à «fonte» na travessa da Misericórdia) Ponte Romano-medieval da Carvoeira sobre o rio Lizandro (junto da Igreja da Sra. do Ó do Porto; *villa* em Pernigem)Carvoeira (segue +- a EN549 e passa na Igreja de St. António e segue pela EN247 pelo Alto do Cabeço do Marco e Alto do Arneiro rumo a Odrinhas) (Soutinho,2007, [Blog post])



Figura 10. - Postal da Casa Comercial Ângelo Augusto do Carmo (Ericeira)

Outros vestígios romanos podem ser encontrados no Museu Arqueológico de Odrinhas, distante apenas alguns quilómetros da Ericeira:

O Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas assenta os seus mais profundos alicerces no Renascimento, quando alguém - muito provavelmente Francisco d'Ollanda - decidiu reunir em torno da antiga Ermida de São Miguel um apreciável conjunto de monumentos epigráficos encontrados por entre as ruínas romanas ainda então visíveis no local. (MASMO, 09/08/2019,[Web page])

Houve também outros achados arqueológicos mais próximos, como a descoberta de uma moeda Romana na Carvoeira, vila vizinha da Ericeira onde em 1965 foi encontrada uma moeda do Imperador Cláudio (41-54 d.C.), com a seguinte legenda TI. CLAVDIVS CAESAR AVG.P.M.TR.P.IMP.; Rev: LIBERTAS AVGVSTA S.C.

Mais recentemente alguns vestígios romanos achados no decorrer das obras dos acessos ETAR da Foz do Lizandro (2013), escavação, que vieram a fundamentar a provável existência de um Porto na Senhora do Ó do Porto da Carvoeira, o que justificaria o topónimo.

### 1.2.5 A Reconquista e os Forais da Ericeira.

No tempo que vai, desde o final do Império Romano até à Reconquista Cristã, com Dom Afonso Henriques, não se têm encontrados grandes vestígios arqueológicos na região de Mafra, são apenas identificáveis alguns vestígios da civilização Visigótica.

Também se passa o mesmo, com a ocupação islâmica, pois são escassos os vestígios arqueológicos que podemos encontrar nesta região que evidenciem a presença islâmica, podemos sim comprovar a importância que tinha no Al-andalus a cidade de Lisboa (Ushbûna) e também a cidade de Sintra (Shantara) pelos escritos do historiador muçulmano Al-Rasi.

Também são relatadas algumas incursões de Vikings nas costas atlânticas do Al-Andalus, chegando mesmo em 844 a atacar a cidade de Lisboa.

Os Muçulmanos vão permanecer no domínio deste território até ao ano de 1147, ano da reconquista de Mafra, pelo exército Cristão.

Após a reconquista cristã, começamos a assistir a uma vivência do território mais organizada, sendo que a importância das localidades passou a ser sinalizada por cartas de foro, a partir a reconquista de Mafra, por Dom Afonso Henriques em 1147.

Datam do final do século XII os primeiros documentos que certificam uma organização programada do território. Em 1189, Mafra recebeu Carta de Foro e, seis anos depois, Cheleiros foi agraciado com idêntico diploma, ainda que a localidade estivesse já documentada em 1154. Em 1191, já a primitiva igreja matriz da Enxara do Bispo estava construída. Do século XIII data a Carta de Foro da Ericeira de 1229 (Abreu, 2017 p.11)

O 1º Foral da Ericeira datado de 1229 foi dado por Frei Fernando, mestre da ordem de Avis, ordem a quem dom Afonso Henriques tinha doado este senhorio, que outorgou aos povos que habitavam aquelas terra, junto ao mar.(ver imagem)

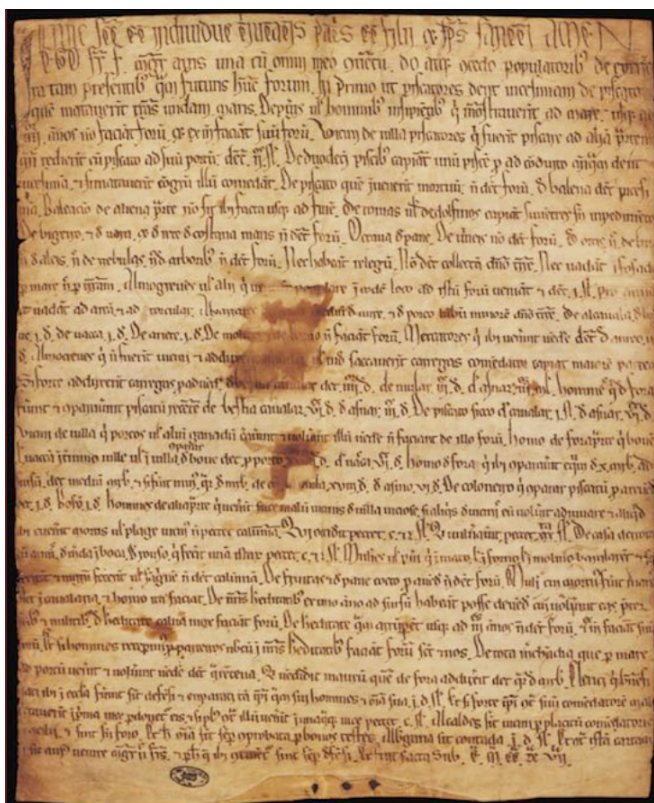


Figura 11. - ANTT- 1ºForal da Ericeira 1229- Por concessão do Grão-Mestre da Ordem de Avis D. Frei Fernão Rodrigues Monteiro, que será confirmado em 1295 por D. Dinis.

Como já vimos anteriormente, toda aquela zona já era povoada antes do século XIII, desde a pré história, e os ancoradouros daquela região teriam sido usados no tempo dos Romanos e Muçulmanos. Mas com o foral temos uma formalização do estatuto da Ericeira. O foral de 1229 acaba por ser a primeira prova documental da existência da vila bem como do seu modo de vida, da importância do Porto e da Pesca.

Pois só tem pleno estatuto de morador, quem paga foro, e é na pesca, (seja ela local ou mais longínqua) e é através dela que a maior parte dos habitantes da Ericeira conseguia gerar recursos suficientes, para pagá-lo.

Relativamente ao tipo de pesca, ou de pescado, ou número de embarcações, não temos muitas informações no Foral. Apenas algumas referências a espécies que tinham carácter excepcional e não pagavam foro, como são os casos do Congro, Atum, Golfinho e Baleia (que não estava isenta)

Apesar de se focar na principal atividade da vila, a pesca, existem outras atividades mencionadas no foral, como são os casos da agricultura e da pecuária.

No caso da Agricultura, salientam-se o trigo, a vinha, o alho, a cebola e árvores de fruto. Relativamente à pecuária o foral refere a criação de gado, como porcos, carneiros, vacas, bois, cavalos, burros e mulas. São mencionados ainda , os moinhos, para a moagem de cereais, fornos de cozer pão e lagares para fabrico de azeite e vinho.

Ainda mencionado no foral vem o comércio terrestre, entre vizinhos da própria terra, mas também com homens de fora.



### 1.3. A Ericeira e a Pesca

#### 1.3.1 As Artes de pesca na Ericeira e os seus pescadores

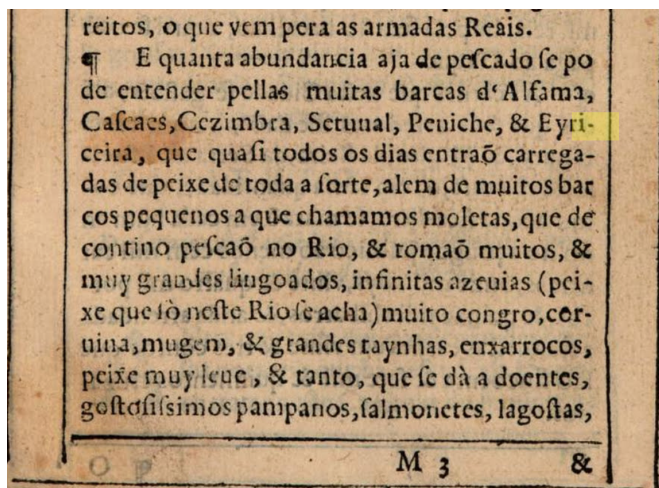
A Pesca sempre foi a atividade principal da Ericeira, apesar das difíceis condições do Porto, se foi desenvolvendo ao longo dos séculos. Como vimos, já no primeiro foral da Ericeira, em 1229, vinha mencionada a pesca.

Entre o século XIII e Século XVI, altura do foral Manuelino (1513), a continua a ser a pesca a principal atividade da vila, sem grande alterações.

Já no século XVII, também o podemos comprovar em diversos textos, como são os casos dos livros de visitasões da Paróquia de São Pedro da Ericeira e livro das grandezas de Lisboa:

No auto da visitação realizada no dia 16 de Agosto de 1693, à Paróquia de São Pedro da Ericeira diz-nos o visitador eclesiástico Inácio de Mesquita Teixeira "que esta Villa consta pella maior parte de homens do mar e pescadores", reforçando mais adiante que lhe constou "serem algumas 250 pessoas as que andam sucessivamente neste emprego"(Nascimento, 1998, p. 128)

No *Livro das grandezas de Lisboa*, tentava-se enaltecer as qualidades da cidade de Lisboa, provavelmente para convencer o Rei Felipe III (de Espanha, Felipe II de Portugal), a mudar a capital do império espanhol, para Lisboa, sendo que uma das grandes vantagens que tinha, era o acesso a pescado fresco, vindo da Ericeira e de outras vilas costeiras, como Cascais, Setúbal ou Peniche que chegavam a Lisboa quase todos os dias.(ver imagem)



(Oliveira, 1620, p.91)

Por vezes, do mar, surgiam algumas oportunidades inesperadas, como aconteceu em 1648:

Quinta-feira de Ascensão...Na foz de Santa Susana deu á costa um navio turco, acoessado por 4 navios holandeses que roubaram o turco de tudo quanto puderam; e os pescadores da Ericeira foram, em seus barcos, ao navio turco, que ficou abandonado, e nele tomaram 300 moios de trigo e 7 peças de artilharia; o que lhes foi concedido por sentença, com a obrigação de construírem 2 redutos onde servissem as ditas peças de artilharia. (Silva, 1985,p.44)

Ainda no mesmo século podemos comprovar que peixe da Ericeira era apreciado pelas mais altas dignidades do Reino

Em 1676 a 2 de Março ,... Ordem do Almotacel-Mor do Reino às Câmaras de Ericeira e de Peniche, para que durante a Quaresma, enviem para os Paços Reais de Sintra os melhores e mais frescos pescados, que deveriam ser ali entregues ao Escrivão das cozinhas reais, que passaria certidão da entrega, e os pagaria a seus donos de forma a estes ficarem contentes e satisfeitos.

De 8 em 8 dias as mesmas Câmaras deveriam fazer apresentar, na Almotaçaria-Mor, as certidões do Escrivão das cozinhas reais, ficando as despesas dessas remessas a cargo dos dois concelhos. (Silva, 1985, p.47)

Para além das condições difíceis, que os pescadores da Ericeira encontravam no Mar e no Porto pouco abrigado, havia um outro grande perigo para os pescadores da Ericeira enfrentavam, a “Mourama” ou corsários do norte de África principalmente de Argel, que capturavam os pescadores da Ericeira, para vendê-los como escravos na praça de Argel<sup>1</sup>, o seu resgate era muito difícil, pelos poucos recursos das suas famílias, é esta razão para que uma das missões principais da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira seja a remissão dos cativos.

1765 30 de Setembro,... Neste dia, no mar de Cascais, foi um barco da Ericeira assaltado e atacado a tiros por um chaveco de moiros argelinos.

Morreram da refrega 2 homens da Ericeira e os que escaparam foram levados cativos. (Silva, 1985, p.58)

É talvez por esta razão que a solidariedade entre pescadores tenha sido expressa na contribuição que estes homens passaram a fazer à SCME, onde se comprometeram a “levar em cada barco uma rede, cujo rendimento, seria para a Misericórdia” essa contribuição irá manter-se até 1872.

No texto *A Dimensão Marítima e Piscatória do Porto da Ericeira no Século XIX* o especialista na pesca da Ericeira Francisco Esteves, explica-nos a importância do Porto de Pesca da Ericeira, neste século começando por nos descrever as características do Porto, usando um texto do 2º Tenente Carlos Testa, enviado à Ericeira pelo Inspector do Arsenal da Marinha, Conselheiro Francisco António Gonçalves Cardoso,

É uma pequena angra ou enseada, de forma quase semicircular, formada na costa desabrigada exposta aos ventos de Sudoeste e Noroeste, sendo o seu fundo bastante esparcelado, o que é conhecido pela grande rebentação do mar de Sudoeste.

A angra é orlada por uma pequena praia de areia, que no lado de terra é logo circunscrita por altas ribas penhascosas que se elevam quase perpendicularmente sobre a mesma. A vila da Ericeira acha-se confinada no alto dessa escabrosa costa, sendo dessa maior altura que parte para a praia mencionada uma calçada, que é a única serventia que a vila tem para a praia ou porto, formada por dois lanços com bastante declive. O primeiro desses lanços partindo de cima termina a meia altura das ribas num pequeno largo, onde existe um chafariz e desse largo parte em sentido oposto o segundo lanço, que tem aproximadamente umas 100 braças de comprimento, sobre umas 10 ou 12 de largura média, vai sempre encostado às ribas com uma inclinação de aproximadamente 25º, terminando sobre a pequena praia já descrita.

Nesse lanço de calçada, do lado do mar, a calçada é revestida por uma cortina quase até à praia, tendo umas 20 braças sem parapeito. Pouco mais acima, desse limite da cortina, existe do lado oposto, isto tudo sobre as ribas, uma fonte pública. O mar, durante a maré-cheia, lavava o sob pé da calçada no sítio onde a mesma terminava e não tinha cortina, rebentando ali com força nas ocasiões de mau tempo. (Esteves, 2011, p.01)

---

<sup>1</sup> “Um Mouro e vinte moedas era quanto valia um pescador português em 1746 na praça de Argel” (Reis , 1998, p.41)

Sendo assim as dificuldades que enfrentavam os pescadores da Ericeira eram imensas, pois o porto pouco as protegia contra o mar feroz que embate naquelas costas quase durante todo o ano.

Os barcos de pesca, geralmente embarcações pequenas, tinham forçosamente de varar em terra para poderem escapar do mar no desabrigado porto. O mar açoutando ou mesmo cobrindo a miúdo a pequena praia não lhes deixava outro recurso para a sua segurança se não encalharem na calçada para por ela acima se colocarem em duas fileiras segundo as antigas posturas municipais a fim de não obstruírem o trânsito público nessa única comunicação entre vila e porto. (Esteves, 2011, p.02)

O que não impedia os pescadores da Ericeira de pescarem em mares longínquos como o comprova a insenção aos pescadores da Ericeira do Príncipe Regente Dom João a todo o pescado salgado que trouxessem dos portos de África para o Reino em 1814. (Silva, 1985, p.69)

As artes de pesca foram mudando ao longo dos anos. Como podemos ver nas *Memórias da Ericeira marítima e piscatória* de José Caré Junior dedicado aos séculos XIX e XX. A pesca e os pescadores da Ericeira viveram desde sempre grandes dificuldades pelas características do Porto, no entanto houve várias tentativas de melhorar as condições do Porto como foram as ações tomadas em 1855 e 1864:

1855 28 de Agosto, ... É concedida licença pela Câmara, a Gerardo Pereira Rodrigues, desta Vila, para poder arvorar um mastaréu com bandeiras para sinais que sirvam às embarcações no sítio do Marco da Peça, no Largo da Bela Vista, às Ribas.

1864 Neste ano foram instalados dois farolins no Porto da Ericeira.

1893 27 de Janeiro,...Tomou posse e foi instalada a comissão Local de Socorros a Náufragos. (Silva, 1985, p. 92/93/98)

No entanto estas ações não conseguiram evitar os contínuos naufrágios de embarcações no Porto da Ericeira.

A pesca viria a entrar em decadência nos finais do século XIX. Mantendo-se uma frota de pesca constituída por embarcações pequenas como os caíque do poço e os botes da pescada que capturavam o peixe por meio de redes de emalhar. (Esteves, 2011) O último grande barco de pesca com dois mastros foi vendido em 1893, sendo que a pesca só viria a recuperar com as armações de sardinha.

1893 7 de Abril,...Foi vendido para Tavira o último dos grandes barcos de pesca da Ericeira, que aqui existia. Era um barco de 2 mastros e foi vendido por 170 mil reis, pelo seu proprietário, José Gomes Louro Sobrinho. (o barco chamava-se “Sant’Ana” e por alcunha o “pinguinhas”) (Silva, 1985, p.93)

A pesca da sardinha, com armações à Valenciana, foi instalada na Ericeira pela empresa Rosa & Comandita em 1895 (empresa de Cascais, que viria a alterar a pesca da Ericeira).

Estas armações consistia num processo de fixação de redes fixas, (um processo que foi importado de Espanha, da região de Valência, donde provinha o nome), que colocadas ao longo da costa, capturavam os cardumes de sardinha à medida que eles passavam ao largo da Ericeira. Este método viria a ser utilizado noutras vilas costeiras, como Sesimbra.



Figura 12. - MMS, Maquete com reprodução de Armação de Sardinha em Sesimbra

Chegou a haver seis empresas dedicadas a esta actividade, sendo a principal pertença da já mencionada firma Rosa & Comandita, que fez construir de raiz, em 1902, o "Casão da Armação", um grande edifício com 50 metros de fachada, situado na rua de Santo António, e que, como já foi dito, se destinava a escritório e a armazenar as redes e cabos da pesca, bem como as pesadas âncoras de fixação das armações no mar. O 'Casão da Armação' ainda existe em perfeito estado de conservação e é o único exemplar de edifício de arqueologia industrial que subsiste na Ericeira. As armações da sardinha empregavam mão-de-obra numerosa, e no seu todo trabalhavam nelas largas centenas de homens, quer na faina do mar, quer em terra, o que obrigou à contratação de pescadores e trabalhadores de outras localidades. (Junior, 2000, p.21)

A captura de uma grande quantidade de Sardinhas, combinada com um pico de procura, por causa da 1ª Grande Guerra, de conservas, veio a impulsionar a construção de algumas fábricas de conserva deste peixe na Ericeira.

Armações viriam a acabar em 1931, com o aparecimento dos grandes barcos de pesca movidos a vapor, chamados galeões, a que se seguiram as grandes traineiras a motor, que acabavam por ser muito mais eficazes, (porque podiam ir de encontro aos cardumes, usando o método de cerco e não precisavam de esperar que as sardinhas passassem pelas redes fixas). O fim das armações levou, inevitavelmente, ao fim a industria conserveira, na Ericeira.

Outra nota curiosa, para a história da Ericeira, é que foi em barcos da firma Rosa & Comandita, (A barca *Bonfim* e a Barca *Navegador*) que eram utilizados nas armações de sardinha, que o Rei Dom Manuel II, as Rainhas Dona Amélia e Dona Maria Pia e restante comitiva embarcou para o exílio, na praia dos pescadores da Ericeira no dia 5 de Outubro de 1910, tendo sido todos transportados para o Yacht Real *D. Amélia* que se encontrava ao largo do porto da Ericeira.

A partir de 1931 a pesca na Ericeira fica apenas reduzida aos métodos artesanais, sendo para isso utilizadas as pequenas “lanchas”, ( barcos com 5 metros de comprimentos, movidos a remos e à vela e com 3/4 homens na tripulação. (Junior, 2000, p.22)

O primeiro viveiro de lagosta a ser instalado na Ericeira no ano de 1895, e era de um Espanhol chamado D.Modesto, esta actividade viria a ter uma importante relevância na Ericeira, sendo que os pescadores da Ericeira, pescavam as lagostas com um sistema de “covos”: armadilhas com aros de arame envoltos em rede de malha de fio de algodão e que

tinham um orifício por onde as lagostas entram, atraídas pelo isco, mas de onde já não conseguiam sair.

Cada barco fainava com duas "caçadas" de covos, sendo que cada um deles tinha trinta unidades. Um só barco com este equipamento (com três a quatro homens de tripulação), numa pescaria de dois dias e uma noite, chegava a capturar duzentas (ou mais) lagostas.

Estas lagostas eram muito apreciadas em Portugal e no estrangeiro, pois eram consideradas as melhores, pela sua frescura e pelo seu sabor. As lagostas eram exportadas em grande quantidade para a Alemanha através dos aviões da companhia aérea Lufthansa e para os paquetes das companhias de navegação Mala Real Inglesa e da alemã Hamburg American Line, que atracavam no porto de Lisboa, com carreira regulares para o Brasil, Argentina e Uruguai.

Este sucesso comercial, fez com que se desenvolvesse também um novo negócio, os viveiros de lagostas, que ainda nos nossos dias tem uma grande importância na economia da vila da Ericeira. Sendo assim, para dar satisfação a estas exportações havia aqui alguns empresários, proprietários de viveiros de lagostas, onde estas eram mantidas vivas, até serem vendidas. Um destes empresários dizia, nesse tempo, que as lagostas da Ericeira eram as melhores do mundo, em função da natureza rochosa dos fundos e da qualidade da cadeia alimentar com que se sustentavam.

No entanto este tipo de pesca, representava um risco muito grande para os pescadores, pois as suas embarcações, a remos e à vela, não estavam preparadas para enfrentar o mar bravo e os temporais muito frequentes na nossa costa. (Junior, 2000, p.23)

Também houve na Ericeira outros tipos de pesca, como a *pesca do Safio*, e a *pesca da sardinha de Malha*.

#### PESCA DO SAFIO

Alguns destes barcos também se dedicavam à pesca do safio, que era feita de noite, a grande distância da costa e várias horas de viagem. Relatos da época diziam que chegavam a ir fundear para fazer estas pesca nas, "com a barra de Lisboa aberta", ou seja em frente de Lisboa. Isto, repetimos, em embarcações de boca aberta com cinco metros de comprimento, à vela e a remos. Pescava-se aqui ainda o chamado do aparelho de anzóis", que compreendia as raias, pargos, gorazes e outros que se capturavam em grandes quantidades, enchendo por vezes os barcos até à borda.

#### PESCA DA SARDINHA DE MALHA

Ciclicamente havia períodos de pesca abundante da chamada "sardinha da malha" que era grande e gorda e se capturava especialmente no Outono, e também o peixe-espada prateado, chaputa e bogas, sendo estas pescadas com redes colocadas perigosamente junto às rochas, batendo os pescadores com os remos na água, para as afugentar na direcção das redes onde ficavam presas. (Junior, 2000, p.23)

Finalmente temos também de mencionar que a zona de pesca da Ericeira começou a ser frequentada por Chalupas francesas o que provocou conflitos e que só viria a terminar com o advento da II Guerra Mundial.

### 1.3.2 As Embarcações do Porto da Ericeira

Durante séculos varias foram as embarcações que marcaram a pesca e o comércio marítimo da Ericeira, as mais relevantes, são as que se encontram em maquete no AMSCME e que de seguida António Bento Franco descreve:

O tipo de embarcação de pesca mais antiga que se conhecia, já no século XVII, era o "Barco". Foram depois utilizados o "Caíque de poço" e mais tarde o "Bote", para a pesca ao largo, e a "Focinhada" e o "Focinho de porco", para a pesca costeira. Eram estas as embarcações de pesca utilizadas nos tempos em que singravam o porto, os outros barcos exclusivamente empregados no comércio marítimo: as "Rascas" e o "Caíque de convés corrido". (...) A pesca mais importante, presentemente [1949], é a das lagostas, que têm fama, e é feita nas "Lanchas" pelo sistema de 'covos'. (Costa, 2013, p.88)

Figura 13. - «A Rasca»



Figura 14. - «Bote»



Figura 15. - «Caíque de Poço»



Figura 16. - «Focinho de Porco» e a «Focinhada»



Figura 17. - «A Lancha»



Figura 18. - «Barco»



Figura 19. - «Caíque de convés corrido»



(AMSCME, Modelos executados por Hilário dos Santos Pereira, “Cácum”  
in *Ericeira Uma fotobiografia* José Constatino Costa 2003)



#### 1.4. A Ericeira e a época da Expansão e dos Descobrimentos

Na Época da Expansão e dos Descobrimentos, a atividade da vila da Ericeira não mudou substancialmente, como podemos comprovar no Foral da Vila datado de 1513 no Reinado do Rei Dom Manuel I, (ver imagem) onde a pesca se mantém como principal atividade da Ericeira. No entanto existem dois factores que se vão tornar relevantes para a vila nesses tempos, por um lado a participação dos filhos desta terra na epopeia marítima. Conhecedores do mar que eram, muitos foram aqueles que embarcaram nas Naus e Caravelas rumo ao Novo Mundo, muitos voltaram e muitos ficaram por lá. Por outro lado é também de salientar a localização geográfica da vila da Ericeira, que viria a fazer parte do percurso percorrido pelas Naus da Carreira da Índia que na viagem de retorno ao reino, depois de fazerem a chamada “volta do mar largo” e arribarem aos Açores, vinham por regra tocar o continente perto das ilhas Berlengas, descendo depois a costa rumo a Lisboa e passando, claro está, mesmo em frente à Ericeira. É por esta razão que datam desta época alguns achados dos arqueológicos, bem como alguns dos momentos mais importantes da História Marítima da Ericeira.

A História Marítima da Ericeira desta época é-nos contada pela descoberta de achados arqueológicos, como são os casos do Astrolábio “Ericeira”, ou por textos e relatos dessa época como a *Relação do Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição* de 1621 de João de Mascarenhas que nos vão demonstrando o papel desempenhado pelo porto, ao longo destes anos.



Figura 20. - AMSCME, Foral da Ericeira, Concedido em 1513, pelo Rei Dom Manuel I, no âmbito da sua reforma de forais.

### 1.4.1 O Astrolábio «Ericeira»

No ano de 1983 foi descoberto a 12 milhas norte do Cabo da Roca um Astrolábio, que viria a ser chamado da Ericeira, por ser o local da descoberta. Este foi o primeiro Astrolábio a ser descoberto em Portugal, e em conjunto com todos os outros Astrolábios descobertos desde então têm uma importância fulcral no conhecimento da História Náutica permitindo que, em conjunto com a bibliografia náutica, um melhor conhecimento da História dos Descobrimentos.

#### A Navegação no Mediterrâneo precursora da navegação Atlântica

O mar mediterrâneo tinha características geográficas que lhe permitiram um grande desenvolvimento de rotas e de trocas comerciais, sem serem necessários grandes avanços tecnológicos (sendo um mar desenvolvido em longitude não excedendo as distâncias em Latitude mais de 6 graus), e o facto das viagens pelo mar mediterrâneo não durarem mais de 4/5 dias de porto para porto, faziam com que os erros de navegação, se os houvesse, nunca comprometeriam a viagem, apenas a atrasariam.

No entanto houve alguns desenvolvimentos técnicos de navegação que foram muito importantes para o futuro das navegações Atlânticas (Mota, 1957, p.456) foram elas as Agulhas de Marear e Os Portulanos e as Cartas Rumadas.



Figura 21. - MM, Astrolábio “Ericeira”

Agulha de marear - que se compõe de uma rosa dos ventos, à face inferior da qual estão ligadas pequenas barras magnéticas, e que, no centro, tem uma peça de forma cónica o «capitel» - cavada na sua parte inferior para bem poder assentar em um eixo vertical - o «pião» - e sobre ele a rosa girar livremente. Fica este conjunto encerrado em uma caixa de latão - o «morteiro» - fechada por uma tampa de vidro, e na qual, internamente, tem marcada, segundo uma geratriz, a «linha de fê» que deve ficar rigorosamente na direcção da quilha, ou em direcção paralela, no caso da agulha não estar na mediania do navio, o morteiro é instalado em uma coluna «bitácula» - por meio duma “Suspensão” (Lopes, 1990, p.20)

Portulanos - Nome pelo qual eram inicialmente designados os livros - espécie de roteiros - onde se encontravam descritos os pormenores das costas marítimas, etc. II Designação dada mais tarde aos mapas adaptados aos usos marítimos da navegação, onde as terras haviam sido marcadas por meio dos rumos e distâncias estimadas percorridas. Tinham as linhas de rumo que irradiavam de vários pontos distribuídos pela superfície do mapa. Também neles se encontravam informações referentes a distâncias e outras que à navegação poderiam interessar. Não tinham graduações de latitudes nem de longitudes. Inicialmente, os portulanos diziam, apenas, respeito ao Mediterrâneo. Mais tarde passaram a abranger o Mar Negro, o Noroeste da costa africana, a costa ocidental da Europa até Flandres e as ilhas Britânicas. (Lopes, 1990, p. 427)

Cartas rumadas - Cartas que, em vários pontos, tinham desenhadas rosas dos ventos, de cujos centros irradiavam as linhas correspondentes às direcções das 32 quartas, destinadas a facilitar as operações de largar o rumo e de pôr o ponto na carta. (Lopes 1990, p.145)

## A Navegação no Atlântico

À medida que se vai explorando a costa africana para sul começa-se a sentir grandes dificuldades nas viagens de retorno, isto devido a uma conjugação de correntes e ventos que criavam grandes obstáculos à progressão para sul. (Mota, 1957) Estas dificuldades vão levar os portugueses a descobrir uma nova forma de fazer a viagem de retorno fazendo a então chamada *Volta do Mar Largo* que permitia cortar a zona dos Alísios subindo até à latitude dos Açores e só aí tomando o rumo para Portugal. Desta forma aproveitavam-se as correntes e os ventos atlânticos e reduzia-se drasticamente os dias de viagem de retorno ao reino. (Mota, 1957, p.457)

Com a *Volta do Mar Largo*, deu-se então a necessidade de encontrar uma nova forma de navegar, pois passou-se a navegar a largas distâncias da costa e os dias de viagem sem a ver aumentaram, o que levou ao desenvolvimento de métodos de navegação, que permitissem aos pilotos saber a posição do navio e definir o rumo a seguir. Foi então que nasceu a Navegação Astronómica no Atlântico.

## A Navegação Astronómica do Atlântico

Segundo Luís de Albuquerque (1988, p.82) devem ter sido várias, as fases de desenvolvimento da navegação astronómica, primeiro começou por ser uma comparação de alturas das estrelas, primeiro medindo a altura da Estrela Polar comparando-a com a altura correspondente de Lisboa, sabendo assim as léguas a navegar em direcção sul/norte. Numa segunda fase acrescentara outras medições que lhes foram importantes como na ilha da Madeira ou em determinados portos da costa africana, o que lhes permitia ir controlando o seu posicionamento. Mais tarde à observação da Polar juntaram a observação de outras estrelas conhecidas.

Mas cedo os Pilotos portugueses entenderam não ser este método suficiente, pelo facto de no hemisfério sul não se conseguir visualizar uma estrela de utilização tão fácil como a Polar. Era, portanto, necessário, que se encontrasse um método que permitisse uma observação diurna, e é nesta altura que os cosmógrafos propõem a observação do sol como novo método de posicionamento e tomada de direcção no mar. (Albuquerque, 1983, p.40)

## A Importância do Astrolábio na Navegação Atlântica

O Astrolábio era sem dúvida o instrumento náutico preferido dos marinheiros portugueses, sendo que isto está bem visível nas múltiplas referências a este instrumento no conjunto dos livros náuticos que chegaram aos nossos dias.

### O astrolábio e os descobrimentos portugueses.

‘A figura mais destacada da Náutica dos Descobrimentos é, sem dúvida, o astrolábio náutico’, é desta forma que o Comandante António Estácio dos Reis começa o seu capítulo do livro do catálogo da Exposição «A Saga dos Astrolábios» que esteve patente no Museu Marítimo de Ílhavo em 2006. E realmente como já se disse atrás a relevância deste instrumento foi fulcral para o sucesso das navegações portuguesas.

### O funcionamento do Astrolábio.

O Astrolábio servia para dar um posicionamento baseado na leitura do posicionamento dos astros, desta forma o ponto importante era definir a “distância zenital do astro”, ou seja a distância angular entre o astro e o zénite, ou vertical do lugar.

O método para *pesar o sol* era no entanto diferente devido ao facto de não ser possível olhar directamente para este astro sem arriscar uma cegueira permanente, sendo assim o astrolábio era suspenso e media-se com recurso um suporte.



Figura 22. - Altura do Sol ( Comandante Sousa Machado 1987, Comandante Semedo de Matos, Escola Naval)

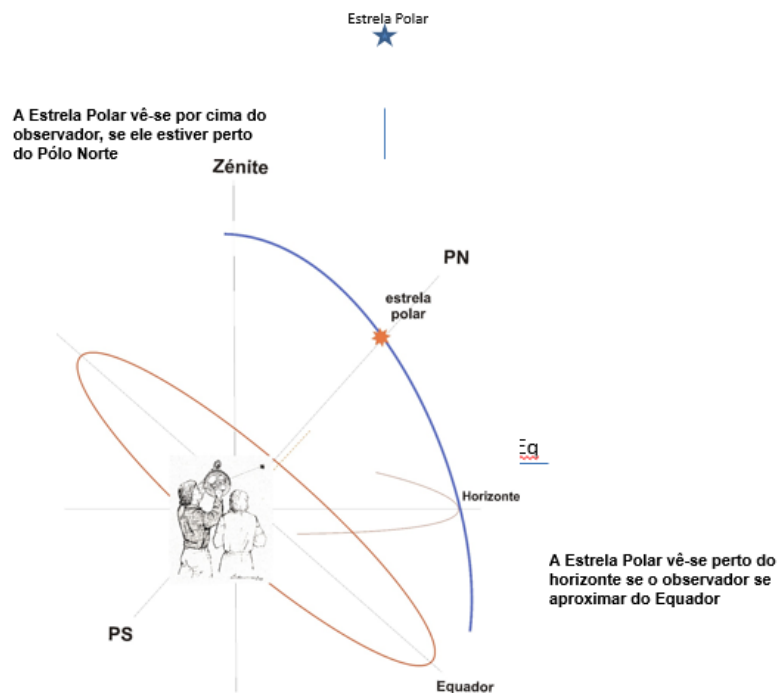


Figura 23. - Estrela Polar (Comandante Sousa Machado 1987, Comandante Semedo de Matos - Escola Naval)

Vejamos então em pormenor as formas de funcionamento deste Instrumento, utilizadas tanto para medição da altura do sol como das estrelas.

Para efectuar as observações, o astrolábio dispõe de uma alidade com duas pínulas, cada uma delas com um pequeno orifício, por dentro do qual se enfia o astro, mantendo o instrumento pendurado pelo anel de suspensão. O diâmetro destes pequenos orifícios dependia do astro que ia ser observado: menor quando fosse o Sol, maior no caso de uma estrela.

Há ainda uma característica que só se verifica nos astrolábios de origem portuguesa e que importa destacar. Na fórmula para o cálculo da latitude pela meridiana do Sol aparece a expressão  $(90^\circ - a)$ . Com o complemento de  $a$  — altura do astro — é a distância zenital, verifica-se que o piloto, usando este valor, fazia menos uma operação aritmética. Assim, nas escalas dos astrolábios portugueses, vamos encontrar o zero junto ao anel de suspensão, a partir de meados do século XVI.

O piloto ia fazendo sucessivas leituras, até ter a certeza de que o Sol atingira a sua máxima altura. Deste modo, em vez de mirar através dos orifícios das pínulas, o que era perigoso para a vista, o observador suspendia o astrolábio, como se estivesse a usar uma balança de braços, e manjava a medeclina para que a luz do Sol, entrando pelo orifício da pínula superior, se projectasse no orifício da pínula inferior. Foi por esta razão que os antigos chamaram a esta operação 'pesagem do Sol'. (Reis, 2006, p.37)

Os astrolábios descobertos até hoje.

O Departamento de Navegação e Astronomia do Museu Marítimo de Greenwich desde os tempos em que foi curador David Waters um registo que vai sendo actualizado com o número de astrolábios conhecidos ou descobertos no Mundo inteiro, segundo o Marine Astrolabes Catalogue de 2016 de Filipe Castro, James Jobling, Nicholas Budsberg são 106. Sendo que à data de hoje são 110. Este número tem crescido nos últimos anos pois, no princípio do século passado poucos eram os Astrolábios que se conheciam.

Demoraram alguns anos para que fossem descobertos mais astrolábios originais que tivessem navegado, sendo que o facto do grande desenvolvimento da arqueologia náutica no século XX contribuiu muito para que se tenha descoberto e continuem a descobrir muitos astrolábios originais, no caso de Portugal é de salientar o papel incansável do Comandante António Estácio dos Reis aquando da sua comissão no Museu de Marinha, que foi quem começou a reunir uma coleção de Astrolábios naquele Museu, que é hoje uma das mais importantes do Mundo.

A descoberta do Astrolábio da Ericeira

A descoberta do primeiro Astrolábio a estar patente na coleção do Museu de Marinha de Lisboa, esteve envolvida num conjunto de curiosidades que são contadas pelo Comandante António Estácio dos Reis no seu livro autobiográfico *Á procura da Arca Perdida* de 2013<sup>2</sup>

‘Setembro de 1980, quando ingressei no Museu de Marinha. Lembra-se o leitor da desolação de François Bellec por não possuir no Museu de Marinha de Paris um único exemplar? Eu também não me conformava: os Portugueses tinham percorrido todos os mares do Globo, descoberto terras até no fim do mundo, para onde navegaram graças a esse prodigioso instrumento que foi o astrolábio náutico, e não houvera um único piloto, um seu descendente, um erudito, um simples curioso sequer que guardasse um exemplar, ao menos como recordação? E não se julgue que foram poucos os astrolábios fabricados. De facto, como a medição da altura da Estrela Polar, ou do Astro-Rei, não se fazia dentro do navio, mas no convés, por vezes com mar agitado, lá se ia um astrolábio borda fora. Assim não custa a crer que o piloto e por vezes o capitão levassem consigo dois ou três instrumentos destes. Não se julgue que exagero, dado que o Nuestra Senhora de Atocha, tinha a bordo, como já vimos cinco exemplares. Como os Portugueses, durante o período das descobertas, possuíram uma grande frota e, apesar de se admitir que alguns desses instrumentos andassem com o capitão ou o piloto, por serem pertença sua, o número de astrolábios náuticos fabricados em Portugal foi, decerto, muito elevado.

Recorda-se ainda o leitor daquela minha ida à Radio Televisão para fazer um apelo à busca de astrolábios em Portugal (...) lembra-se também do autêntico milagre que aconteceu? Pois foi esse mesmo. No dia seguinte comunicaram-me que havia alguém que possuía um astrolábio. E quem era ele? Tratava-se de Sardinha Alves. Ao sofrer um acidente numa perna, anos antes, o médico dissera-lhe que fizesse exercício para recuperar. «Mas custa-me tanto a mexer...» «então nade», respondera-lhe o clínico.

Sardinha Alves cumprira à risca as indicações. Todos os dias se metia na água. Às tantas, os fundos onde mergulhava, defronte da Ericeira passaram a ser-lhe tão familiares que ia descobrindo objetos que os amigos levavam como recordação.

Mas um belo dia, Sardinha Alves estava em casa, a beber cerveja com um amigo, ambos entretidos a ver televisão, e aparecera alguém a falar dum objecto desconhecido. Mas não completamente, pois o amigo às tantas diz, «Mas tu tens ali uma coisa igual, telefona-lhe!»

E foi assim que entrou o primeiro astrolábio náutico no Museu de Marinha. Quebrara-se o enguiço! E como o achador não quis receber dinheiro pelo achado, o museu entregou-lhe gentilmente uma verba.’ (Reis, 2013, p. 230)

<sup>2</sup> Numa entrevista à Antena 2 o Comandante Estácio dos Reis explica as circunstâncias do achamento do Astrolábio “Ericeira” : <https://www.rtp.pt/play/p783/e205970/antena2-ciencia>

Este astrolábio apresenta várias curiosidades, pois encontra-se já sem todo o seu sistema de suspensão e a mediclina, muito desgastada soldou-se à roda juntamente com a parte do seu eixo. Sendo que foi seguramente devido ao facto de este instrumento ter estado sujeito a altas temperaturas provavelmente devido a um incêndio no navio de onde saiu. Isto veio a ser comprovado pela análise feita pelo professor Bragança Gil<sup>3</sup> no Centro de Física Nuclear da Universidade de Lisboa.

Podemos verificar no relatório do portal do arqueólogo, detalhes sobre a descoberta, sendo que foi efetuada uma investigação, feita a cargo do CNANS, no local da descoberta, que no entanto não conseguiu determinar com precisão donde provinha aquele instrumento:

Praia de São Julião - Astrolábio

CNS: 22082  
 Tipo: Achado(s) Isolado(s)  
 Distrito/Concelho/Freguesia: Lisboa/Mafra/Carvoeira  
 Período: Moderno  
 Descrição: Astrolábio em liga metálica, de cobre, zinco, estanho e chumbo, com as dimensões: Diâmetro da roda: 180 mm; espessura superior: 12mm; espessura da base: 18 mm; peso: 1945 gramas. Na mesma zona foi avistado um presumível lingote de estanho, em forma de "colher cheia" (segundo o achador). Deverá tratar-se de um lingote de perímetro oval-arredondado, plano numa face e curvo noutra. Não foi possível determinar se os dois achados provêm do mesmo contexto. Aliás, pelas suas características é possível que possam provir de dois contextos diferentes, isto é, dos destroços de dois naufrágios distintos.  
 Meio: Meio Aquático  
 Acesso: -  
 Espólio: Astrolábio. Presumível lingote de estanho.  
 Depositários: Museu de Marinha  
 Classificação: -  
 Conservação: -  
 Processos: 1983/006

CNS: 22082  
 Tipo de Trabalho: Verificação de achado  
 Ano do Trabalho: 1983  
 Projeto: Actividades no âmbito da Arqueologia Subaquática do MNA e Arqueonáutica  
 Estado: Outros  
 Data de Início: -  
 Data de Fim: -

---

<sup>3</sup> Bragança Gil nasceu em Évora, em 1927 e faleceu em Lisboa a 24.01.2009. Fernando Bragança Gil, físico, professor jubilado da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa e ex-director do Museu de Ciência daquela instituição, morreu hoje em Lisboa, aos 81 anos. Director do Museu de Ciência da Universidade de Lisboa desde a sua fundação até 2003, Fernando Bragança Gil, destacou-se não só no ensino e investigação como na divulgação da ciência e na defesa da história da ciência e da museologia. Foi defensor e estudioso dos espólios dos museus científicos universitários. em particular do da antiga Escola Politécnica de Lisboa, cuja história documentou em vários artigos e obras. O edifício da Escola Politécnica, que deu origem à Faculdade de Ciências, é um dos espólios museológicos universitários mais importantes do país. In *Jornal Público* 24 Jan 2009.

#### Praia de São Julião - Astrolábio

Objetivos:	Efectuar uma missão de peritagem e caracterização do local e do contexto do achado fortuito. A equipa foi composta por Adolfo Silveira, Emanuel Perez, Mário Jorge R. Almeida, acompanhados pelo achador.
Resultados:	O local encontrava-se muito assoreado e, devido à forte rebentação, foram concentrados esforços no local do achado do lingote que se pensava associado ao astrolábio. Foi feito um mergulho exploratório, mas as condições de mergulho adversas no local impediram a continuação da missão. Não foi possível determinar se os dois achados provêm do mesmo contexto. Aliás, pelas suas características é possível que possam provir de dois contextos diferentes, isto é, dos destroços de dois naufrágios distintos.
Responsável:	Francisco José Soares Alves
Co-Responsáveis:	-
Pessoas (relação):	-

#### Os Estudos realizados ao Astrolábio da Ericeira

Como já antes tinha dito, Astrolábio Ericeira foi alvo de um estudo feito pelo Centro de Física Nuclear da Universidade de Lisboa pelo professor Bragança Gil tendo sido feita uma análise Microscópica, ainda a pedido do Comandante Estácio dos Reis.

#### I—A DESCOBERTA DE UM ASTROLÁBIO NÁUTICO NA COSTA PORTUGUESA

‘Próximo da Ericeira, 12 milhas ao norte do Cabo da Roca, foi achado recentemente pelo Sr. Sardinha Alves e entregue no Museu de Marinha um astrolábio náutico, o primeiro que há conhecimento, descoberto na costa portuguesa.

O astrolábio perdeu todo o seu sistema de suspensão e a medeclina, muito desgastada soldou-se à roda juntamente com a parte do seu eixo. A análise microscópica, feita, no Centro de Física Nuclear, da Universidade de Lisboa, pelo professor Bragança Gil mostrou, na zona onde as várias peças se soldaram, intumescências vítrias o que sugere que o astrolábio foi sujeito a um elevado aquecimento e que, muito provavelmente, o navio em que se encontrava teria sido destruído pelo fogo, antes de se afundar. No que respeita a dimensões, a roda tem o diâmetro de 180 mm e as espessuras de 12 mm na parte superior a 18 mm na base. Pela configuração do que resta da medeclina pode deduzir-se que a distância das pínulas ao centro era de 40 mm. O peso é de 1945 gramas.’ (Reis, 1985, p.289)

#### 2— UMA POSSÍVEL VIA DE IDENTIFICAÇÃO DOS ASTROLÁBIOS NÁUTICOS

Destinada ao Museu de Marinha, foi recentemente efectuada pela firma «Leitão & Irmãos — Joalheiros», uma réplica do astrolábio náutico português, datado de 1555, que se encontra no Museu Central de Dundee, na Escócia.

A firma «Leitão & Irmãos», desejando executar a réplica com o maior rigor, solicitou ao Laboratório da TIMEX Corporation, situado na Milton of Graigie Road, Dundee, a análise das ligas dos vários componentes do astrolábio. Aquele Laboratório, usou o método da fluorescência de raios X, o que permite detectar e identificar as radiações X características dos elementos constitutivos de cada um dos componentes, através das respectivas riscas do espectro.

Usando este método, a análise faz-se sem extracção de amostra e sem qualquer dano para a peça. Parece-nos no entanto desejável que seja elevado o número de ensaios e abandonados os valores extremos, dado que a superfície utilizada em cada um dos ensaios é diminuta (1 mm<sup>2</sup>) e portanto a carência de homogeneidade da peça pode conduzir a resultados falsos.

Quando o astrolábio «Ericeira» (I) foi entregue no Museu de Marinha, pareceu-me por constatação visual que a roda e medeclina eram de materiais diferentes. Estes dois factos levaram-me a admitir que o estudo da composição das ligas dos vários componentes dos astrolábios náuticos, poderá constituir uma via possível de identificação destes instrumentos. Em face do exposto solicitei ao Centro de Física Nuclear da Universidade de Lisboa a análise, pelo método da fluorescência de raios X, do astrolábio «Ericeira». O professor Bragança Gil apresentou os elementos que, juntamente com os respeitantes ao astrolábio «Dundee», constituem o quadro seguinte onde os valores indicados são :

Componentes:	ASTROLÁBIO «DUNDEE»				ASTROLÁBIO «ERICEIRA»			
	Cu	Sn	Pb	Zn	Cu	Sn	Pb	Zn
Anel	Rest	.5	8-10	15	—	—	—	—
Eixo do Anel	Rest	—	.8	32	—	—	—	—
Joelho	—	—	—	—	—	—	—	—
Eixo do Joelho	Rest	7-11	2,6-4,9	—	—	—	—	—
Roda	Rest	8-9	3	—	Rest	1.6	8.7	14.6
Medeclina	Rest	3	1.5	3	Rest	1.6	4.8	20.1
Eixo de Medeclina	Rest	7.8 (2)	1-1.6	—	Rest	1.1	1.7	16.4
Cavilha ou Porca do Eixo da Medeclina	100	—	—	—	—	—	—	—

(1) Ver a comunicação do autor «A descoberta de um astrolábio náutico».

(2) Na cabeça do eixo foi detectada uma liga com .3 de Sn, 1.7 de Pb e o restante de Cu.

ANEXO A: Estudo do astrolábio «Dundee»

ANEXO B: Estudo do astrolábio «Ericeira»

Não é possível extrair quaisquer conclusões da análise dos resultados das pesquisas efetuadas nestes dois astrolábios, certamente de fabricantes diferentes e de datas muito afastadas. Para mais, o astrolábio «Ericeira» dispõe apenas de três componentes. Porém, não acontecerá o mesmo se ensaiar esta metodologia nos astrolábios referidos na comunicação que O Comandante Max Justo Guedes apresentou no recente congresso internacional «Os Descobrimientos Portugueses e a Europa do Renascimento». Neste trabalho são mencionados dois astrolábios de Francisco de Goes e três de Agostinho de Goes Raposo o que permitirá fazer um estudo comparativo e avaliar se se deve prosseguir ou abandonar o caminho que esta comunicação sugere.

#### DETERMINAÇÃO DA COMPOSIÇÃO DO ASTROLÁBIO NÁUTICO DA ERICEIRA POR FLUORESCÊNCIA DE RAIOS X por F. BRAGANÇA GIL.

Utilizando a instalação de fluorescência de raios X existente no Centro de Física Nuclear da Universidade de Lisboa (INIC), já anteriormente descrita (Gil, 1981) efectuou-se a determinação de composição de um astrolábio náutico, encontrado no mar da Ericeira. em onze zonas deste instrumento. A análise respeita às suas superfícies anterior e posterior e foi efectuada por meios rigorosamente não destrutivos.

Entre as zonas estudadas, oito situam-se no corpo ou roda do astrolábio, quatro em cada face, situadas nas proximidades das extremidades dos seus diâmetros vertical e horizontal. A mediclina foi analisada em duas zonas, próximas das extremidades presentemente existentes deste acessório; finalmente a 11.<sup>a</sup> zona estudada foi a extremidade anterior do eixo da mediclina.

O instrumento foi construído com uma liga de cobre, zinco, estanho e chumbo, em percentagens variáveis conforme se trata da roda, da mediclina ou do eixo desta. Igualmente se detectou a presença de ferro bem como, em quantidades muito reduzidas, de antimónio e crómio e, ainda, vestígios de prata. A origem destes elementos deverá situar-se nas impurezas da matéria-prima dos metais utilizados para produzir a liga. Não se detectou a presença de arsénio, embora este elemento seja comum, como impureza nos minérios de cobre portugueses. Os resultados obtidos nas Oito zonas estudadas no corpo do astrolábio constituem um conjunto de reduzida dispersão aleatória, pelo que se tomou, como representativa da composição deste a média dos valores determinados; os erros indicados são os desvios-padrão das distribuições dos resultados. Estes valores, bem como os obtidos nas duas zonas estudadas da mediclina e no eixo estão contidos no Quadro I. A figura I representa um dos espectros de raios X utilizados na análise.

Composição do **Astrolábio da Ericeira**

Zona do instrumento	ELEMENTOS DETECTADOS							
	Cu	Zn	Sn	Pb	Sb	Fe	Ag	Cr
corpo	72,3±1,7	14,6±0,4	1,6±0,1	8,7±1,8	0,3±0,03	2,4±0,2	0,06±0,01	vestígios
mediclina	70,5	21,9	1,4	3,1	0,1	2,3	0,05	0,7
mediclina	70,4	18,2	1,7	6,6	0,2	2,9	0,06	—
eixo	78,3	16,4	1,1	1,7	0,04	2,4	0,07	—

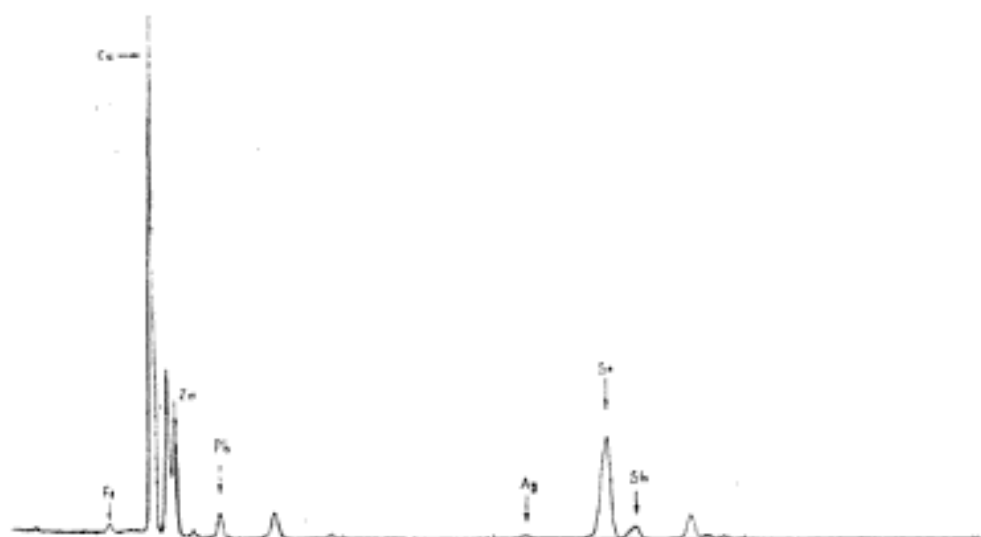


FIG. 1 — Espectro de raios X de umas das zonas estudadas da mediclina do **astrolábio da Ericeira**.

Deste quadro pode concluir-se a existência de diferenças significativas entre as composições das ligas utilizadas nas três partes estudadas do instrumento. Assim, a percentagem de cobre é nitidamente mais elevada no eixo, o qual é essencialmente constituído por uma liga deste elemento com zinco (latão). Entretanto a percentagem deste último elemento é ainda ligeiramente mais elevada na medeclina, apresentando um valor nitidamente mais baixo no corpo do astrolábio. Os valores determinados nas duas zonas da medeclina apresentam uma excelente concordância no que respeita à percentagem de cobre. A maior discrepância relativa nos resultados obtidos nesta parte do instrumento provem do chumbo, indo afectar as percentagens nesta parte dos restantes elementos. Este facto é compreensível, atendendo deficiente miscibilidade do chumbo com os restantes componentes da liga em fusão, note-se que para o corpo do astrolábio, de um modo análogo, os erros relativos das percentagens de cobre, zinco, estanho e chumbo respectivamente, 2%, 3%, 6% e 21%. A maior percentagem de chumbo encontra-se no corpo do instrumento, o que poderá significar ter o fabricante procurado utilizar uma liga com menor temperatura de fusão.

Conhece-se a composição de um outro astrolábio de origem portuguesa, o existente no Museu de Dundee (Escócia), cuja determinação foi efectuada por R. Wilson. Os resultados obtidos por este investigador revelam uma composição nitidamente diferente da determinada no astrolábio da Ericeira. Na realidade, aquele é constituído por uma liga mais rica em cobre e estanho e mais pobre em zinco. No que respeita ao chumbo, ele encontra-se igualmente presente no astrolábio de Dundee, em percentagens também muito variáveis que apresentam uma dispersão de valores ainda superior à determinada no astrolábio da Ericeira.

Na determinação agora efectuada, ao contrário do que se passou com o astrolábio de Dundee, não foi possível analisar o corpo do eixo da medeclina, por se encontrar rigidamente solidário com o resto do instrumento. O exame à lupa binocular revelou a existência de material fundido na junção daquele eixo com o corpo do astrolábio, o que justifica a sua rigidez, a qual não se verifica noutros astrolábios igualmente encontrados nos fundos marinhos.

Aquele facto é, talvez, um indício de que a causa da perda da embarcação onde o astrolábio da Ericeira se encontrava teria sido incêndio. (Reis, 1985, 290)

As possíveis ligações, entre o naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição e o Astrolábio da Ericeira.

Não podemos ainda hoje ter certezas absolutas relativamente à proveniência do Astrolábio Ericeira, ao longo do Século XVII muitos foram os navios que passaram naquela costa e todos eles usariam à época astrolábios para a navegação, existem realmente algumas coincidências entre a datação (século XVII) e o facto de ter os metais fundidos, que levaram os investigadores a fazerem a pergunta: Teria este astrolábio pertencido à Nau Nossa Senhora da Conceição, Afundada nas águas da Ericeira em 1621?

Para termos certezas só com uma identificação confirmada do posicionamento da Nau, o que poderá nunca acontecer pois a Nau ao ser destruída por um violento incêndio, e depois de tantos anos num mar revolto podem os artefactos que restavam terem sido dispersos por várias áreas.

Podemos assim concluir que até este momento não podemos de forma alguma confirmar a ligação entre a Nau Nossa Senhora da Conceição, naufragada à vista da Ericeira num violento incêndio provocado pelo ataque de piratas argelinos no ano de 1621 e o Astrolábio Ericeira descoberto em 1983 por Sardinha Alves e que mostra sinais de ter passado por um aquecimento intenso provocado por incêndio. Até porque alguns investigadores suspeitam que se trata de um astrolábio de fabrico flamengo.

É esta também a convicção do Professor Adolfo Silveira Martins coordenador do projeto Ericeira Mar de Histórias que teve a amabilidade de me responder por email:

Fiz a seguinte pergunta ao Professor:

...Estou a fazer um trabalho no âmbito do Seminário de História Náutica do Mestrado de História Marítima da Faculdade de Letras de Lisboa, sobre o Astrolábio Ericeira achado em 1983 por Sardinha Alves nas Praias da Ericeira.

Como coordenador que foi do projeto Ericeira – Mar de História que conduziu à identificação de algumas peças arqueológicas dispersas relacionáveis com a Nau Nossa Senhora da Conceição, gostaria de saber qual a sua opinião relativamente à possibilidade do Astrolábio Ericeira que está na coleção do Museu de Marinha ter pertencido a esta Nau. Estando provado pelo Professor Bragança Gil do Centro de Física Nuclear que o Astrolábio foi sujeito a um elevado aquecimento, sabendo nós que a Nau foi incendiada, pensa que poderia aqui haver a relação entre os dois elementos?...

Ao que me respondeu o seguinte:

...Como sabe têm surgido ao longo do tempo, muitos achados no litoral em toda a zona que refere.

Também temos conhecimento de naufrágios em toda aquela costa, nomeadamente alguns dos finais do séc. XVI e XVII.

A probabilidade é muito alta, todavia mesmo com alguns indicadores, a confirmação por enquanto na minha perspetiva não pode ser garantida. Apenas a continuidade dos estudos, poderão ser mais conclusivos...

Existem no entanto outras linhas de estudo que podem ser seguidas, pois existem algumas semelhanças físicas entre o astrolábio Ericeira e o Astrolábio Huelva, como se pode verificar nas figuras 1 Astrolábio Huelva e figura 2 Astrolábio Ericeira, o que poderia indicar que tenham sido fabricados pelo mesmo artesão, (há quem defenda que se trata de um astrolábio de fabrico flamengo) se no caso do Ericeira o seu estado não permite verificar nenhuma marca que indique a oficina onde foi fabricado no caso do Huelva talvez isso seja possível, bem como seria possível fazer uma análise idêntica à que foi feita ao Ericeira para determinar os materiais de que é composto e desta forma tentar comprovar a relação entre os dois instrumentos.(ver imagens)



Figura 24. - Astrolábio "Huelva"

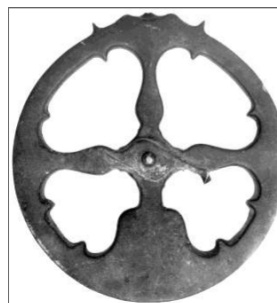


Figura 25. - Astrolábio "Ericeira"

A importância do Astrolábio "Ericeira", que faz parte da coleção do Museu de Marinha de Lisboa desde 1983, é atestada pelo facto de ter sido o primeiro a ser incluído naquela coleção, pode não ser o mais completo ou o que tenha materiais mais ricos, mas possui uma simplicidade que seguramente se equipara com muitos dos astrolábios existentes na época da expansão portuguesa.



Figura 26.- Vista de Goa em 1509, Braun e Hogenberg, 1600

#### 1.4.2 O Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição

A Nau Nossa Senhora da Conceição naufragou junto à costa da vila da Ericeira, incendiada após violentos combates com piratas argelinos em Outubro de 1621. Conseguimos hoje ter uma clara ideia destes acontecimentos pelo facto de existir um processo contra Dom António de Ataíde, comandante da Esquadra de Guarda Costas que foi acusado de não ter prestado auxílio à Nau atacada.

E também pelo relato, na primeira pessoa, de João de Mascarenhas, que vinha na Nau e que foi feito cativo em Argel, e que depois de conseguir ser libertado, escreveu uma relação onde relata detalhadamente tudo o que se passou:

Vejamos então o relato dos acontecimentos de João de Mascarenhas:

A viagem de Goa à ilha Terceira nos Açores: A Nau Nossa Senhora da Conceição, foi uma Nau mandada construir na Índia em 1620, pelo então Governador Fernão de Albuquerque <sup>4</sup> de 22 peças, fazia a torna-viagem da Índia em conjunto com a Nau Nossa Senhora da Penha de França em 1621 com ilustres passageiros e uma rica carga. A viagem até ao cabo da Boa Esperança fez-se sem grandes percalços, mas aí um violento temporal separou as duas Naus. Continuando sozinha, a Conceição fez escala na ilha de Santa Helena. Como podemos ver no relato de João de Mascarenhas:

Partiu a nau Nossa Senhora da Conceição, feita na Índia, da barra de Goa o primeiro de Março de 621, da qual era capitão Jerónimo Correia Peixoto, que tinha ido por capitão da nau Guia. E como esta nau fosse muito velha, mandou Sua Majestade que a fábrica dela, capitão, oficiais, e artilharia, se passasse à nova que estava no estaleiro em Goa, o que a gente dela fez aquele Inverno com grande trabalho e despesa por haverem já invernado em Moçambique o ano atrás, que já parece que se iam aparelhando para os grandes trabalhos que lhes estavam guardados. A nau Conceição, bem aparelhada, carregada e rica, deu à vela uma segunda-feira pela manhã, em companhia da nau capitana Penha de

<sup>4</sup> O governador Fernão de Albuquerque queixava-se em 1620 que a construção de uma nau para a Carreira em Goa impedia “o concerto dos galiões e naos de Vossa Majestade e navios de sua Ribeira, e dos mercadores”, encarecendo e fazendo escassear a madeira, que teria de se ir buscar a Baçaim ou a Damão (que era, dizia, onde se deveria mandar fazer estas naus, ou então em Cochim). Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 6-2-1620.

França, de que era capitão-mor Gaspar de Melo. E com próspero vento ambas, em cinquenta e três dias de viagem foram dar vista de terra do Cabo de Boa Esperança... As mais cruéis tormentas que se viram andaram quarenta e quatro dias ao pairo sem se poder dobrar o Cabo da Boa Esperança. Não deixaram de ser estes dias de tormenta causa do que depois veio a suceder, porque aqui se perdeu a nau capitana de vista... Tanto que se passou o Cabo fez o capitão diligência por saber se havia água bastante para se chegar ao reino, e parecendo-lhe pouca, com o voto e parecer dos Oficiais, mandou ao piloto Gaspar Moreira, que tinha sucedido a Sebastião Prestes (que morreu aos três dias de viagem depois de sair de Goa), que tomasse Santa Helena. (Mascarenhas, 1627, p.48)

Ao fazer a aguada na Ilha de Santa Helena dá-se a trágica morte do seu comandante, Jerónimo Correia, devido a um acidente, sendo substituído por D. Luís de Sousa. A viagem de Santa Helena aos Açores fez-se sem percalços de maior, mas nas proximidades do Faial novo temporal obrigou-a a arribar à Terceira.

*A Viagem da Ilha Terceira até ao primeiro combate:* Na ilha Terceira a Nau aproveitou para fazer aguada e para se apetrechar de homens e mantimentos para o último trecho da viagem.

A Nau foi avisada de que era esperada, na costa portuguesa, uma esquadra de corsários argelinos, que se sabia estar a preparar em Argel. A Conceição deveria chegar à costa portuguesa a norte das ilhas Berlengas, onde a esquadra de guarda-costas de D. António de Ataíde os aguardaria para escoltar até à barra de Lisboa.

A Nau deixou a Terceira com bom vento e atingiu a costa por sete dias depois, avistando as ilhas Berlengas. A Conceição começou a navegar para sul, tentando atingir Cascais antes de aparecerem os argelinos. Ao cair da noite sentiram-se rodeados de outras embarcações que pensavam ser a esquadra de Dom António de Ataíde, mas logo se aperceberam que se tratavam de navios inimigos, um conjunto de 17 navios com piratas da regência de Argel (que naquela altura por estarem na dependência do Império Otomano se designavam por turcos).

*O primeiro combate com os Corsários de Argel:* Ao alvorecer a Nau Nossa Senhora da Conceição estava cercada pelos navios argelinos. Eram 17 naus e patachos com armamento de 35 a 40 peças cada um, comandados por Tabaco Arrais, saídos de Argel há duas semanas, era seu objetivo realizar um desembarque na Galiza. Agora surgia-lhes a presa mais preciosa a que, na época, aspirava qualquer corsário: uma nau da Índia carregada. Vejamos a descrição do início do combate vivida na primeira pessoa:

Eram estes navios de turcos, os quais tanto que souberam que era carraca da Índia, como eles lhe chamam, informados dos nossos marinheiros cristãos que com eles andam, fizeram conselho. E botaram as chalupas fora a dar aviso de uns a outros, e largaram bandeiras de guerra... assim depressa se pôs fogo à peça da amura com pelouro, fazendo pontaria à sua capitana, a qual tanto que viu que não tinham ânimo de amainar tomou as velas grandes de alto e perlongou as cevadeiras ficando só com as gáveas e mezenas, e pela mesma ordem se foram pondo as mais com determinação de investir e abalroar e botar gente dentro, como fizeram. (Mascarenhas, 1627, p.55)

A Nau não estava preparada para o combate pois durante a viagem entre os Açores e o Lisboa era tradição trazer as mercadorias de baixo da coberta para o convés, de forma a se pagarem menos impostos, o que abarrotou o convés de mercadorias e prejudicaria o combate, mas rapidamente se recolocaram as mercadorias de volta para baixo da coberta e prepararam-se todos para o combate. O poder de fogo da Nau provocou grandes danos na frota argelina vindo mesmo a afundar o navio do famoso Raïs Calafate Açan, uma Nau de 40 peças. Vendo que o seu navio estava a embarcar muita água e ameaçava afundar-se, Calafate Açan atirou o

seu navio contra a Conceição, para onde saltou com todos os seus homens, enquanto o seu navio se afundava. Travou-se depois um feroz combate.

O Comandante Luís de Sousa mostrou uma grande bravura, pois ao ser atingido numa perna, continuou a dirigir o combate.

Uma destas naus, a maior, que jogava mais de quarenta peças, de que era arrais Calafate Açan, o mais valente turco de Argel e bem conhecido por tal (Mascarenhas, 1627, p.57)

Foi então que um renegado de Setúbal subiu pelo traquete e começou a cortar os cabos de manobra das velas para tentar reduzir, ainda mais, a velocidade da nau; por engano, cortou os cabos das ostagas da verga da gávea que caiu estrondosamente no castelo matando um grande número de argelinos.

Aproveitando-se da confusão gerada, os portugueses lançaram uma investida contra o inimigo que, apesar de ter resistido a dois assaltos, acabou por ser derrotado. Com o final desta ação, que terminou já ao cair da noite, pôs-se termo ao combate. Dos Argelinos que entraram na nau só escaparam oito, entre os quais escapou Calafate Açan.

Tentativa de fundear na Ericeira, Segundo Combate e Naufrágio: A Conceição, muito mal tratada e com as velas rotas, continuou a navegar, vagarosamente, em direção à costa numa tentativa de se proteger.

A Conceição estava próximo do porto da vila da Ericeira. Decidiu D. Luís de Sousa, que apesar dos graves ferimentos sofridos continuava no comando da nau, ir fundear ali e pedir que lhe mandassem alguns soldados para ajudar a defender o navio, caso os argelinos voltassem a atacar.

Quando se preparava para fundear surgiu uma embarcação, vinda de terra, dizendo trazia ordens para que o navio se afastasse para o largo imediatamente, onde encontraria a esquadra de D. António de Ataíde, e que em caso algum deveria ali fundear, pois aquele local não lhe dava qualquer abrigo naquela época do ano. Pediu D. Luís que, pelo menos, levassem para terra os feridos, as mulheres, as crianças e algumas pedras preciosas que o navio transportava, o que foi recusado por terem ordem de não atracar à nau no Porto da Ericeira.

Estando a tiro de peça da Ericeira, viram vir uma vela de terra para a nau. E cuidando que era socorro ou munições, chegando perto da nau se não viu mais que três barqueiros, e um deles em alta voz disse que dizia (não me lembra quem) que se fizessem logo na volta do mar, porque a costa naquele tempo era perigosa e podia a nau nela perder-se, e ao mar achariam a armada de Dom António de Ataíde que os andava esperando. E chamando pelo barco, de mandado do capitão, para dentro lhe meter sua mulher e as mais que ali vinham e os meninos e outra gente inútil para a guerra, com alguma pedraria - pois visto estava que naquela volta se ia demandar o inimigo que não era possível estar longe pois não teve vento com que se desviar -, o barqueiro meteu de ló quanto pôde e, com o maior medo do mundo, disse que trazia ordem que com pena de vida não chegasse à nau, e que assim o não queria fazer.

O capitão mandou logo que mareasse a nau na volta do mar em que lhe mandavam, o que logo fez, que prouvera a Deus tal não fizera nem tal barco à nau chegara porque nisto esteve a perdição desta nau, não deixando de haver um erro notável naqueles que a governavam, porque por dito de um barqueiro, sem haver carta em que expressamente o mandassem, não tinham obrigação de fazer senão o que lhes parecesse. (Mascarenhas, 1627, p.62 )

Sendo assim D. Luís de Sousa mandou que a nau rumasse a Cascais mas na manhã do dia 11 de outubro, continuando a soprar o vento fraco de sudoeste, surgiram novamente os argelinos. Voltaram a intimar os portugueses à rendição, mas, recusando-se D. Luís de Sousa a fazê-lo, começou o duelo de artilharia. Voltando a Conceição com o seu poder de fogo a aguentar o

combate pelo que o capitão-mor argelino, Tabaco Arrais, mandou reunir os seus capitães e propôs-lhes que abandonassem a Conceição e regressassem a Argel. Mas Calafate Açan, que tinha perdido o seu navio no combate anterior forçou a continuação do combate e sendo assim o combate continuou. O último navio da coluna argelina, comandado por Abibi-Arrais, passou tão próximo do navio português que lhe atirou para dentro com algumas lanças de fogo que atearam vários focos de incêndio; apenas um, na varanda da popa, não conseguiu ser apagado. Os portugueses, sentindo-se incapazes de dominar o incêndio, já espalhado por todo o navio, largaram as armas e entregaram-se, saltando também para bordo do navio de Argelino, antes que este se conseguisse afastar.



Figura 27. - Barbary Coast English Ships Willem Van de Velde 1690



Figura 28. - Battle of the Spanish and the Dutch Fleet on May 1573 Van Eertvelt

A Conceição ardeu até à linha de água e afundou-se a seguir com a maior parte da riqueza que trazia da Índia, ficando, no entanto, na posse dos captores uma grande quantidade de

diamantes que segundo Mascarenhas viria a fazer Itália rica. D. Luís de Sousa faleceu três dias depois do combate devido aos ferimentos recebidos logo no primeiro dia.



Figura 29. -(The Spanish Armada driven out of Calais fire, by Richard Brydges 1588)

Finalmente a nau se abrasou e consumiu em menos de uma hora, que não houve fumo nem rastro dela, sendo a mais rica que havia muitos anos que tinha partido da Índia. Porque só de pimenta trazia seis mil e oitocentos quintais, e de caixaria e fardos vinha toda abarrotada. Trazia o presente do rei da Pérsia para Sua Majestade. Trazia o capitão Dom Luís de Sousa, que o acabava de ser, na Índia, da fortaleza de Ormuz, e trazia consigo duzentos mil cruzados. E outros passageiros muito ricos. Trazia muita quantidade de diamantes, com os quais se fez rica toda a Itália, mercando-se em Argel por pouco preço pelo pouco conhecimento que deles tinham os turcos. (Mascarenhas, 1627, p.67)



Figura 30. -(A French Ship and Barbary Pirates by Aert Anthonisz, c. 1615)

O Cativo em Argel: Os prisioneiros portugueses, depois de distribuídos por vários navios argelinos, foram levados para Argel, sendo que os filhos de Dom Filipe de Sousa e Pero Mendes foram enviados ao Grande Turco em Constantinopla, sendo os outros vendidos como escravos, donde apenas um pequeno número viria a ser resgatado. Incluindo João de Mascarenhas.



Figura 31. - Corsaires barbaresques contre navires espagnols -1615 (Cornelis Vroom)

Os diamantes capturados e a sua venda em Itália: Existe um grande mistério em volta dos diamantes capturados aos ocupantes da Nau nossa Senhora da Conceição pelos piratas argelinos, segundo João de Mascarenhas teriam tornado Itália rica, pois teriam sido vendidos pelos Argelinos a baixo preço e revendidos com grandes margens de lucro.

Segundo uma fonte, *Empires and Entrepots: Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews , 1585-1713*, (Israel, 1990 p.338) , estes diamantes teriam chegado a Itália através do Porto de Livorno, este porto era conhecido por nesta época ter tido um grande desenvolvimento principalmente devido a dois fatores, um era a chegada de grandes mercadores judeus vindos de Portugal e de Espanha, por outro lado também prosperou com o contrabando com o Norte de África , principalmente Tunes e Argel (naquela época, estava supostamente interdito o comércio). A mesma fonte refere um personagem que teria sido quem mais teria lucrado com este negócio o judeu Português Duarte Nunes da Costa (Jacob Curiel nome Hebreu) que teria lucrado com a venda desses diamantes, em Itália, sendo que o destino dos mesmos poderia ter sido corte do jovem Grão Duque da Toscana Fernando II.

Este Duarte Nunes da Costa acabou mais tarde por se transferir para Hamburgo sendo que aí se notabilizou como um rico mercador, e prestar grandes serviços à Casa de Bragança, primeiro abrigando o príncipe Dom Duarte de Bragança (quando este foi preso pelos Austríacos, uma retaliação espanhola pela guerra da restauração), como também, fornecendo armas e dinheiro ao Rei Dom João IV, tendo mesmo sido representante de Portugal em Hamburgo e recebendo as maiores honrarias do estado português.

#### Empires and Entrepots

Thus, it is very likely that Duarte was still in Tuscany at the time of a sensational sale of diamonds in 1621. A large stock of diamonds looted by Algerian pirates from a Portuguese vessel was sold off at Livorno and Florence at rock-bottom prices, With this sale, according to the source used by Braudel, "all Italy became rich" If still present, Duarte was well placed to take advantage of the coup.

Duarte arrived in Amsterdam probably late in 1621 and lost no time in establishing himself socially and commercially in his new milieu. Naturally he joined the same synagogue that his brother was active in — the Beth Ya'acov. The fact that he was then already a man of means is shown by his relatively high finta assessment (26 guilders), and by his purchase of a large house from a Dutch book-binder on the

Jodenbreestraat, in March 1622, for 5,900 guilders. From Amsterdam, he resumed trading both with Tuscany and North Africa as well as, by surreptitious means, with Lisbon. In March 1622, taking advantage of high food prices in Italy, Duarte and Lopo jointly freighted a vessel loaded with grain and beans to Livorno.<sup>25</sup> More riskily, in the years 1623-4 they chartered several North German ships and crews, provided with false Hanseatic papers, to sail to Setúbal to load salt ostensibly for a Hanseatic port but in fact for the Dutch market. (Israel, 1985, p.338 )

Também Fernand Braudel nos fala do mesmo caso:

Toutes opérations fructueuses. Trafiquer à Alger, c'est 30 pour 100 de bénéfice assuré, dit un marchand génois interrogé... Aussi bien faut-il rappeler plus d'une fois, en Espagne, qu'il est interdit de porter à Alger des marchandises prohibées et aussi d'acheter des marchandises pillées, qu'il est interdit d'y acheter des marchandises de corsaires. Mais celles-ci trouvent facilement preneurs, vers l'Italie et vers Livourne. Au XVII<sup>e</sup> siècle, la liaison existe toujours. La prise d'une nave portugaise, en 1621, laisse entre les mains des rai algérois, un lot de diamants « avec quoi s'enrichit toute l'Italie », rapporte le narrateur. Les Turcs s'y connaissant peu en pierres précieuses, les ont vendues à bas prix... Mais nous ne faisons qu'apercevoir ces réalités quotidiennes, celles qui font le moins de bruit. Autant, peut-être plus qu'Alger, Tunis est un rendez-vous d'échanges. Une sorte de Shanghai avant la lettre, dit un historien sicilien. Il a sûrement raison. (Braudel, 2017, p.235)

Outra fonte alemã que nos fala deste caso é o *Die Sefarden in Hamburg: Zur Geschichte einer Minderheit*, Volume 1, que aqui traduzo:

In June 1621, Lopo instituted a notarized deed in Amsterdam authorizing "Duarte and Luis Nunes da Costa merchants in Florence" to collect his share of the debt of Abraham Cohen de Lucena in Pisa. Duarte's nephew Luis, the eldest son of his Sister Guiomar, ... A sizeable lot of diamonds that Algerian pirates had captured from a Portuguese ship were sold in Livorno and Florence at the lowest prices. (Studemund-Halevy 1987, p.14 )

Finalmente temos uma fonte Judaica de Amsterdão, *The history of the Jews in the Netherlands*:

With the arrival of these and other merchants, Spain (including the Canaries) and the pirate towns of North Africa were incorporated into the network. More indirectly, the trade with Italy also increased at this stage. It largely involved traffic between Portugal and Livorno and Venice, organized by Amsterdam merchants on behalf of family members in Portugal or Italy. One of these merchants was Lopo Ramires (alias David Curiel), Who acted for his brother Duarte Nunes da Costa (alias Jacob Curiel) (Bloom, 2002, p. 79)

Processo contra Dom António de Ataíde:

Uma das principais fontes historiográficas sobre o naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição em 1621 foram o processo movido contra Dom António de Ataíde, que na altura comandava a armada de Guarda Costas. Mais tarde Dom António viria a ser ilibado de qualquer culpa e foi mesmo agraciado com o título de Conde de Castro d'Aire. Como podemos ver na nota biográfica feita pelo professor Francisco Contente Domingues.

Dom António de Ataíde nasceu em 1567, segundo filho do segundo conde da Castanheira e de D. Bárbara de Lara, D. António embarcou na armada do marquês de Santa Cruz que em 1582 foi enviada

aos Açores a combater os partidários do Prior do Crato, e depois prestou em várias armadas da costa nos anos subsequentes. Em 1611 comandou a armada anual para a Índia.

Em 1621 D. António foi considerado culpado de perda da nau por não lhe ter ocorrido a tempo, enquanto capitão-mor da armada da costa, cuja missão era precisamente a de defender os navios da Índia na sua aproximação à orla litoral portuguesa, D. António deu resposta longa e cuidada aos quesitos da sua suposta culpa, afirmando desde o início que tudo se devia à perseguição dos seus inimigos, nomeadamente do desembargador Manuel Coutinho, a ponto de nem sequer se ter esperado pelo seu regresso para dar início à tentativa de inculpação. Finalmente ilibado, é feito primeiro conde de Castro D'Aire a 30 de Abril de 1625. (Domingues, 2002, [Web page])

Muitas vezes pouco exploradas pela historiografia portuguesa, as fontes bibliográficas espanholas durante o período Filipino são uma grande ajuda para compreendermos os acontecimentos daquele tempo. O caso do naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição, pela sua espetacularidade causou comoção e por isso houve vários relatos mais ou menos corretos do que aconteceu. Como é o caso da *História de Felipe IV, Rey de las Españas* escrita por Don Gonçalo Cespedes y Menezes, que faz um relato dos acontecimentos com grande pormenor e precisão, confirmando os relatos de Mascarenhas que seguramente terá lido pois foram publicados em 1627, como podemos ver em alguns enxertos retirados deste livro.

Mas ya es razon que cócluyamos con los suceos Portuguees, aunque fea fuerça, dar los fin, con el que tuuo degraçiado en fu viage de la India, la Nao llamada Concepcion. Salió pues esta de la India, y su Capitana, juntamente, nuestra Señora de la Peña de Francia, a los prineros dias de Marzo...

...se vio no menos que rodeada de diez y siete velas Turcas, que conociendola (al momento) determinaron pelear ...Duró el combate doze horas, y perecieron quantos subieron, excepto nueue con Azah, fe acogio a la Capitana, con el General Tabaco Arraez.-Pelearon sólo de los nuetros ciento y quarenta, porque el reto, avia ya muerto en la jornada, y estos estaban tan dolientes, y consumidos como fue en llegar de tal nauegacion. Mas este honroso vencimiento, casi alcançado, y fin mas cota que treynta y dos con los heridos, no quiso el cielo le gozassen segua su esfuergo merecia

Esto alegaua; pero, Azan que avia perdido fu navio, y quatrocientos compañeros, rabiando de yra y de furor, mal enojado repetia, era deshonna de su credito, y meno (cabo de fu fama, y de una armada tan pujante, bolver el rotro assia un vaxel, con tanto daño y sin vengança; que no añadiessen ocasiones, porque en Argel, y en todo el mundo, ecarneciessen de fu injuria; que el sabia bien no tenia gente; que por su estrago y detruycion podrian juzgar la recebida, y con conclusion ; que (e le diesse un navio a el, y que caso no la rindiesse con dos cargas, la pondria fuego, y lievaria con mas confuelo fu pear. Tales razones finalmente (mudandole de parecer) le hizieron tomar sobre la Nao, y a ella mostrar que aun tenia fuerças para ofender y defenderse. Y asi admirando fu contancia, deconfiados de otro ardid, para poderla contratar, se aprouecharon del potrero, y en una flecha que tiraron con una toca remojada en agua ardiente y otras coas, la echaron fuego facilmente, el qual crecio contal furor, que humano arbitrio, o diligencia no le pudo reparar.

las reliquias Orié, tales, que el fuego horrible perdonò, lle lleuò el pirata por despejos, llenando a Argel de los diamantes, que algunos hombres inexpertos, o cudiciosos, fin imitar a los mas cuerdos, que los echaron a la mar. (Cespedes, 1634, p.75)

Outra fonte que nos fala deste caso é a *Quinta parte de la historia pontifical y católica* escrita por Marcos de Guadalajara y Xavier (O.C.) 1630. Neste caso, os dados já não são tão corretos, pois fala de um ataque que fez dom Fradique de Toledo aos corsários que teria capturado completamente a sua frota, o que sabemos pelos relatos de Mascarenhas, não ter sido o que aconteceu.

Venian de India Orienta dos Galeones poderosos; el uno tomó puerto de Lisboa y el outro no pudo por temporal; fue acometido a un tiempo de diferentes baxeles corsarios y se defendio dellos três dias; en los quales echo a fondo siete de aquellos baxeles. Visto por los enemigos, que no podian tomarle comenzaron a tirar contra el mucha espessura de granadas de fuego una dellas dio en el almacen de la pólvora que le abrio y perecio com dos millones y cerca de seyscentas personas. Muchos dan la culpa desta desgracia a Don Antonio de Ataíde General de la armada que vino preso a la corte. Nombró su majestad por juezes al duque de villerrosa Presidente del consejo de Portugal el Marques de Casteiro Rodrigo vedor de Fazeenda Don Antonio Pereyra del mismo Consejo y dom Fernando Giron del

Consejo de Estado. Luego corrio nueva que los corsários pagaron su maldad , porque bolviendose por el estrecho, topará com don Fradique de Toledo y trexe baxeles que eran echó nueve a fondo tomó dos y los q quedaron por huyr de la caça quedaron encallados (Xavier, 1630, p.475)

Mais tarde outro autor espanhol faz uma defesa de Dom António de Ataíde mencionando os dois textos anteriores, atestando a veracidade do primeiro e contestando a do segundo.

por Octubre de 1621 el lamentable incendio de la Nao nuestra Señora de la Concepcion a manos de Açan moro valentíssimo com una toca encendida mojada en agua ardiente, y a una flecha que la dispararon com que ardio aquel Monstro eseamado de tablas. La rabia de los interessados en la perdida intento cargar a V.E. la culpa de no haver la socorrido y encontrado. Esto fue impossible por haver la Nao, tomado diversa altura de la que trahia ajustada en su instruccion. De los cargos que hicieron a V.E. resulto su mayor gloria. He visto los perceres todos, que sobre este caso dieron los Capitanes de la armada Real unicos; conviene a saber al Almirante Francisco de Almeida, Capitan Lancerote de Francia, Adrian Alvarez de Miranda Juez de Ericeira, el padre Felipe Ferreira Viana, Piloto de la Barra : el gran don Antonio de Quevedo General entonces de la armada de Guipuzcoa ; Dom Francisco de Acebedo General de la armada de las quatreo Villas y Martin Vallencilla General de la armada d'Viscaia que todos contestan y convienen que V.E. obró quanto su parte había sido un acertado capitan y que fue imposible adelantarse mas. Com que los Juezes absolvieron a V.E. en primera y segunda instancia (Matevad, 1641, p.19)

Outra fonte a mencionar o caso é a *Asia Portuguesa* de Manuel Faria de Sousa onde se faz uma breve descrição dos acontecimentos com algumas imprecisões principalmente a data dos acontecimentos:

La nao concepcion que partio este año de India aonde se hizo peleando com 16 navios Turcos junto a la Ericeyra fue quemada por ellos en Octubre de 620 andando la armada de Portugal por alli, de que era General Dom Antonio de Ataíde. Por esto fue acusado y resulto de la acusacion, hazerle Conde de Castodayro y otras mercedes que nunca alcançara a no averse perdido esta nave (Faria e Sousa, 1695, p.553)

Finalmente temos a menção ao caso no *Catálogo real genealógico de Espanha Añadidas muchas Familias de 1639* onde se explica que o título dado a Dom António de Ataíde de Conde de Castro D'aire em 1625 foi uma forma de o compensar pelas injurias cometidas aquando do seu processo devassa. (Mendez-Silva, 1639, p.113 )

As fontes franco-argelinas, ajudam-nos a compreender de que forma estava estruturada a organização do curso. Os seus comandantes, os navios, bem como as principais zonas de ataque. No entanto, não foi possível descobrir, até ao momento, nenhuma fonte contemporânea Argelina que nos descreva directamente o ataque, do ponto de vista argelino.



Figura 32. - (Navio corsário da Regência de Alger, Andries van Eertvelt, 1632)

## A Regência de Argel

A regência de Argel ou Argélia otomana foi um território otomano com a capital localizada em Argel, na hoje República Islâmica da Argélia. Foi estabelecida em torno de 1525, quando Barba Ruiva<sup>5</sup> recapturou a cidade. A Regência de Argel foi o principal centro de poder do Império Otomano no Magrebe. Foi também uma base da qual os ataques eram feitos sobre o transporte marítimo europeu tornando-se um importante centro de pirataria do Mediterrâneo até a invasão francesa de Argel em 1830.

## Os Raïs e os Renegados

Os Raïs ou Corsários da Regência de Argel, eram uma sociedade cosmopolita estrangeira, pois a grande maioria dos corsários eram de facto renegados cristãos. Em 1588, em Argel, 24 dos 35 navios principais da frota argelina eram comandados por renegados, representando quase todas as nações cristãs.



Figura 33. - (ANTT, Mapa de Argel, João Matteo Beneditti, 1575)

Os capitães dos navios, ou Raïs, agruparam-se numa associação, ou Taifa, que tomou um lugar preponderante nos assuntos da Regência, que beneficiou muito com o desenvolvimento do corso.

Como podemos verificar em (Braudel, 2008, p.356).

L'Alger des raïs est le plus connu, le plus célèbre... Cet Alger des corsaires se confond avec l'Alger des renégats ainsi qu'on l'a fait observer.... A la fin du XVIème siècle, le pieux Haédo se scandalisait du nombre croissant des renégats algérois, il s'emportait, s'indignait contre « cette écume de la chrétienté », « on pourrait dire, constate-t-il avec mélancolie, que tous les corsaires sont des renégats, tous connaissant bien les terres et les plages chrétiennes ». D'autres auteurs confirment ce témoignage, les documents d'archives eux-mêmes permettent de retrouver en Corse, en Sicile, ou en Calabre, la patrie des plus célèbres d'entre les raïs. Les pays levantins fournirent aussi des recrues au inonde des rars algérois. La plupart du temps c'est bien contre leur gré que ces Calabrais ou ces Siciliens ont fait leur

<sup>5</sup> Barba Rossa - Khizr Reis, depois chamado Khair ed-Din e Khair ed-Din Paxá (Lesbos, 1470 - Constantinopla, 1546) foi um almirante de esquadra otomano, conhecido, em português, como Barba Ruiva (em turco, Bárbaros Hayreddin Paşa). As vitórias navais de Barbarossa asseguraram o domínio otomano do Mediterrâneo no século XVI, desde a Batalha de Preveza, em 1538, até a Batalha de Lepanto, em 1571.

premier voyage à Alger- Ils ont été surpris en mer, capturés au cours d'une incursion et Cest comme captifs qu'ils ont débarqué sur les quais algérois.

Ou em (Boyer, 1985, pag. 99) em *Les renégats et la marine de la Régence d'Alger*.

Pour illustrer ce phénomène, notons qu'en neuf ans, de 1613 à 1623, 936 navires sont capturés. Soixante à cent corsaires partent chaque année. Soliman Raïs et Morat Raïs, tous deux Flamands, s'emparent en 1613 des îles de Santa Maria et de Piègue, sur la côte atlantique espagnole et les razzient de fond en comble. En 1617 c'est au tour de Madère. En 1627 Kur Morat, renégat allemand, pille les côtes islandaises et danoises. L'Angleterre elle-même n'est pas à l'abri. En 1631 le même Morat ravage le littoral de Cornouailles et d'Irlande. Déjà, de 1606 à 1616, 466 bâtiments britanniques avaient été capturés.

En effet, si l'on examine les diverses relations des prises des vaisseaux ronds, on constate que les Raïs d'origine turque restent très minoritaires. L'examen de la croisière de Beaulieu, datée de 1621, est instructif (31). Sur les quatre navires corsaires capturés ou coulés, trois sont des vaisseaux ronds. L'autre est une barque, c'est-à-dire un bâtiment à un seul mât gréé latin. Nous constatons que tous les renégats de cet équipage sont méditerranéens, à un Savoyard près, et que leur Raïs est natif de St. Tropez. Deux des trois Raïs commandant les trois autres bateaux sont aussi des renégats. Le premier, natif de l'île de Ré, dirige un équipage de marins du nord : hambourgeois, flamands, malouins, Polonais. Le second est portugais et regroupe autour de lui des renégats originaires de la péninsule ibérique.

### Os Comandantes Corsários Argelinos: Tabaco Arrais

O comandante da frota Argelino era Tabaco Arrais segundo João de Mascarenhas mais ardiloso que corajoso. Ao investigarmos varias fontes espanholas e franco-argelinas chegamos à conclusão que lhe davam vários nomes Tabac Arraez (fontes espanholas) Taban Arraez, Xaban Rais, entre outros nomes o que dificulta a identificação desta personagem importante. No entanto tudo leva a crer que se tratava de um renegado Genovês que fazia parte da Taifa dos Rais de Argel e que fez parte de alguns ataques famosos de corsários da regência de Argel, sendo o mais famoso o ataque à ilha Gomera em conjunto com Soliman Rais em 1619.

Tabaco Arrais - Día 1º de mayo de 1618, Tabac Arráez llegó a la Isla de Lanzarote con 34 navíos y desembarcó 2.000 turcos de Argel conque destruyó la mayor parte de la Isla, quemó la villa y los castillos y cautivó cerca de mil ... Uno de ellos consistía en que los parientes de berberiscos cautivos en España presionaban al Diván para que no autorizara la salida de la redención hasta que los religiosos consiguieran su retomo, como sucede en cuando los familiares de Tabac Arráez (quizás el que invadió Lanzarote en 1618) reclamaron su libertad, pues había sido apresado por los cautivos cristianos de su navío que lo habían llevado a Menorca , aunque finalmente se consiguió la licencia para el regreso a cambio de un soborno de 2.400 reales. Luis Alberto Auaya Hernández: La labor de la Iglesia en la redención de cautivos canarios en Berbería 1627

En 1617 fue atacada por Tabac Arráez, el mismo renegado genovés que al año siguiente repetiría fortuna en Lanzarote. Las similitudes no se reducen al nombre del general argelino, sino también a la forma de defensa utilizando accidentes naturales, en Lanzarote la Cueva de Verdes y en Porto Santo el Pico do Castelo. Además, el número de cautivos fue similar en las dos islas, unos 900. La pérdida de documentación fue también casi absoluta, desapareciendo la eclesiástica (Hernandez, 2006, p.275)

**SABAN RAIS** (Xaban Rais) Corsaro barbaresco.

1593-Allestisce una flottiglia di 7 galeotte e di alcuni brigantini con i quali si presenta davanti alle coste di Fuerteventura nelle isole Canarie. Mette a sacco e dà alle fiamme la capitale Santa Maria de Betancuria; sono pure catturate 160 persone. Dopo alcuni giorni lascia l'isola con 60 schiavi; gli altri prigionieri sono stati in grado di pagare il loro riscatto.

1618 - Affianca ad Algeri Soliman Rais in una nuova spedizione ai danni delle isole Canarie.

Assale l'isola di Lanzarote la cui capitale Teguisse è data alle fiamme. Si sposta quindi verso l'isola di Gomera e ne mette a sacco San Sebastian. Subito dopo inizia il viaggio di ritorno verso Algeri. (Damiani, 2012, [Web page])

Telle génois Xaban Ginovés (nom qui exprime l'ignorance de son identité véritable), capturé en 1586 lors d'une razzia sur la riviera génoise, qui renia à Alger où il se maria a usanza de moros, puis s'enrôla comme janissaire à Tripoli, tout en participant à de nombreuses expéditions ... (Braudel, 2008, p.275)

### Os Comandantes Corsários Argelinos : Calafate Açan

Celafate Açan descrito por Mascarenhas como sendo famoso pela sua bravura, também é mencionado em variadíssimas fontes, com vários nomes como Açan Celafate ou Hasan Qalfât seria muito provavelmente um renegado grego pertencente à Taifa dos Rais da regência de Argel tendo sido capturado em Itália no ano de 1624.

Azan Calafate, arraez del bajel, ya que no pudo más, echó a la mar todas las armas y 80.000 reales de a ocho que tenía de presas, y voló una esclava rusa que traía para mujer suya, y dejó una mina en el bajel, que a poco rato, como él se echó a la mar se quemó. Peleó ocho horas con gran bizarría, y dicen que es el corsario de más opinión que había en Argel, y que a los 4 de abril salió en conserva de otros 12 bajeles al estrecho de Gibraltar y que unos ponentes frescos 10 echaron a levante donde há andado seis meses y enviado otras presas a su casa. (Duro, 2012, p.450).

Le galion de Hasan Qalfât fit front et permit, par son sacrifice, à son escadre déchapper au massacre. Seuls 2 navires de son escadre furent pris. Il continua le combat et submergé par le nombre, il jeta en mer toutes les pièces précieuses et mit le feu à son navire. Il fut pris avec 180 hommes encore vivants des 300 combattants de son galion. Il était, dit ropuscule qui célébrait cette victoire chrétienne «un des fameux et belliqueux d'Alger, courageux et à dextre à la proie».l. Hasan. (Merrouche, 2007, p.199)

#### Hasan Qalfât (le Calfat)

On le dit d'origine grecque. Il multiplie les prises au début des années 1620 et devient célèbre pour sa bravoure qu'on expliquait par ses dons de « magicien Universelle est la superstition ! L'efficacité de la « magie » de Hasan Qalfât tenait sans doute à l'effet de terreur que produisait cette légende. Plus réaliste est la description qu'en fait J. Mascarenhas: il est, dit-il « le Turc le plus brave d'Alger, connu comme tel... abandonnant son navire... et brandissant un drapeau rouge qu'il avait arraché en poupe, il saute sur notre nef » qu'il finit par maîtriser avec ses compagnons. C'est ainsi que Mascarenhas devint « esclave à Alger » en octobre 1621. En juillet 1624, il dirige une escadre de 7 vaisseaux d'Alger, s'empare de navires vénitiens richement chargés puis entreprend une incursion en Calabre, en Sicile et en Sardaigne. Un jour il attaqua au pied d'une tour de Sicile un gros vaisseau de 22 canons et une tartane qu'il poursuivit toute la journée et finit par s'en emparer. Il tourna autour de toute la Sicile, prenant diverses embarcations. Le 12 octobre 1624, au large d'Alger, il se trouva face à 15 galères chrétiennes (3 galères du Pape, 8 de Naples et 4 de Toscane). Le galion de Hasan Qalfât fit front et permit, par son sacrifice, à son escadre d'échapper au massacre. Seuls 2 navires de son escadre furent pris. Il continua le combat et submergé par le nombre, il jeta en mer toutes les pièces précieuses et mit le feu à son navire. Il fut pris avec 180 hommes encore vivants des 300 combattants de son galion. Il était, dit l'opuscule qui célébrait cette victoire chrétienne «un des fameux et belliqueux d'Alger, courageux et à dextre à la proie » Hasan Qalfât parut comme corsaire en 1620 et disparut en 1624. Quatre ans de vie de rais. Manifestement la « magie » ne mène pas loin. (Merrouche, 2007, p.198)

Come avvenne nel 1626 ad Assan Calafat rinnegato greco u famosissimo ladron di mare ; il quale non ostante che l'incantagion delle frecce gli predicesse la vittoria sopra le galere del Papa , del Re di Spagna e del Granduca di Toscana da lui incontrate verso la punta di Sardigna, fu dal valore si esse vinto e preso, com tutta la squadra de suoi vascelli : Che se non verifica , dico, non mancono a coloro ripieghi per salvar la reputazione a quel sacrilego Seduttore. (Redi, 1671, p.29)

A prisão de Celafate Açan levou a que surgisse um rumor em Argel que teria sido queimado pelos Espanhóis em Nápoles, o que levou a que em Argel se queimasse o Nobre espanhol Dom Pedro Carvajal por vingança. Sendo que mais tarde se veio a saber que aquele rumor se tratava de um boato.(Dan, 1649, p.444).

## Os Navios Corsários Argelinos

Relativamente às embarcações argelinas usadas no corso no século XVI, os corsários usavam principalmente o Chaveco, um pequeno barco com três mastros e 30 remos com menos de 200 toneladas, com uma tripulação de 30 a 200 homens. A Galiota com 20 a 130 homens e armada com 2 a 10 peças de artilharia. O Bergatim, um navio de transição entre barcos a remos e veleiros com 8 a 16 remadores.

Por volta de 1606, um renegado holandês Simon Dansa, ajudou os corsários da regência de Argel a desenvolverem a sua marinha. Em 1634 segundo o Padre Dan o porto de Argel conta já com 13 Galés. As consequências desta transformação foram tremendas, pois agora todo o mediterrâneo se tornava acessível aos piratas que podiam agora alcançar regiões mais remotas como o atlântico norte, como em 1617 quando Raïs Mourad devastou as costas da Islândia ou com os ataques às ilhas das Canárias 1619 e Madeira 1624. Chegando a atacar navios na Terra Nova, e nas costas da Irlanda e de Inglaterra.

Sans qu'il soit possible d'en préciser les modalités, on constate alors une modification radicale dans la composition de la flotte corsaire d'Alger. Les navires à rames qui en constituaient la quasi totalité font place à un échantillonnage complet de vaisseaux ronds, allant de ce qui deviendra le «vaisseau» par excellence, doté de 74 canons répartis en deux ou trois batteries, aux polacres et aux bricks. Quelques galiotes furent cependant conservées pour la défense du port et les petites croisières en Méditerranée. D'après Salvago, il ne restait plus en 1625, à Alger, que six galiotes, face à une centaine de vaisseaux ronds. Dix ans plus tard, le Père Dan mentionne quatre galères, un brigantin et huit frégates à rames pour soixante-dix vaisseaux ronds. Il semble que par la suite le nombre des navires à rames ait eu tendance à remonter. Comment expliquer autrement qu'au combat de La Vélone en 1638, Ali Piccin ait pu perdre seize galères et un brigantin ? (Boyer, 1985, p.99)

## A distribuição dos lucros e o comércio dos bens capturados

O resultado de cada captura era dividido pelo Bey, pelos armadores pelos Rais e uma pequena parte pelos soldados e pelos marinheiros.

Relativamente aos bens capturados os escravos eram vendidos localmente e depois cobravam-se resgates que eram pagos pelos países de origem (no caso português este resgate estava nas mãos dos conventos de Nossa Senhora da Trindade) relativamente aos bens eram vendidos localmente ou em outros portos do Império Otomano.

As capturas que não podiam ser vendidas em Africa eram traficadas para Livorno (Toscana) e revendidas na Europa.

O Corso foi uma fonte de grande riqueza para a regência de Argel, e para o império Otomano. (Penatto, 2012 [Web page])

Existem outras fontes que também têm relevância como é o caso das fontes holandesas da época que como nos diz Antony Disney muitas vezes são esquecidas pelos historiadores pelas dificuldades de tradução do holandês, mencionado no seu *Historiography of Europeans in Africa and Asia, 1450-1800* o seguinte «Elsewhere, Wassenaer's accounts of the loss of the East-India carrack, Nossa Senhora de Conceição, off Ericeira in October, 1621 and the subsequent fates of the captives in Algiers, give us some curious details which are not recorded in the Portuguese accounts of this tragedy, mencionando depois: *Historisch verhael de Claes (Nicholas) Wassanaer* volume 1, página 40, que se trata de uma compilação de acontecimentos na Europa em que nos descreve o ataque de corsários em outubro de 1621 em que nos descreve mesmo se uma lista de carga da Nau Nossa Senhora da Penha de França que comandava a armada onde vinha inserida a Nau Nossa Senhora da Conceição e que chegou a Lisboa uns dias antes do combate.

When the robbers of Algiers and Tunis last Summer have taken much booty and many ships of all nations, especially of the Dutch, through which many bankruptcies were caused, they went to the sea with big armadas (fleets), attacking everything they saw, then it happened that they met in the Spanish sea, two 'Kraken'[ships] coming from the East Indies, one of these had the following goods on board:

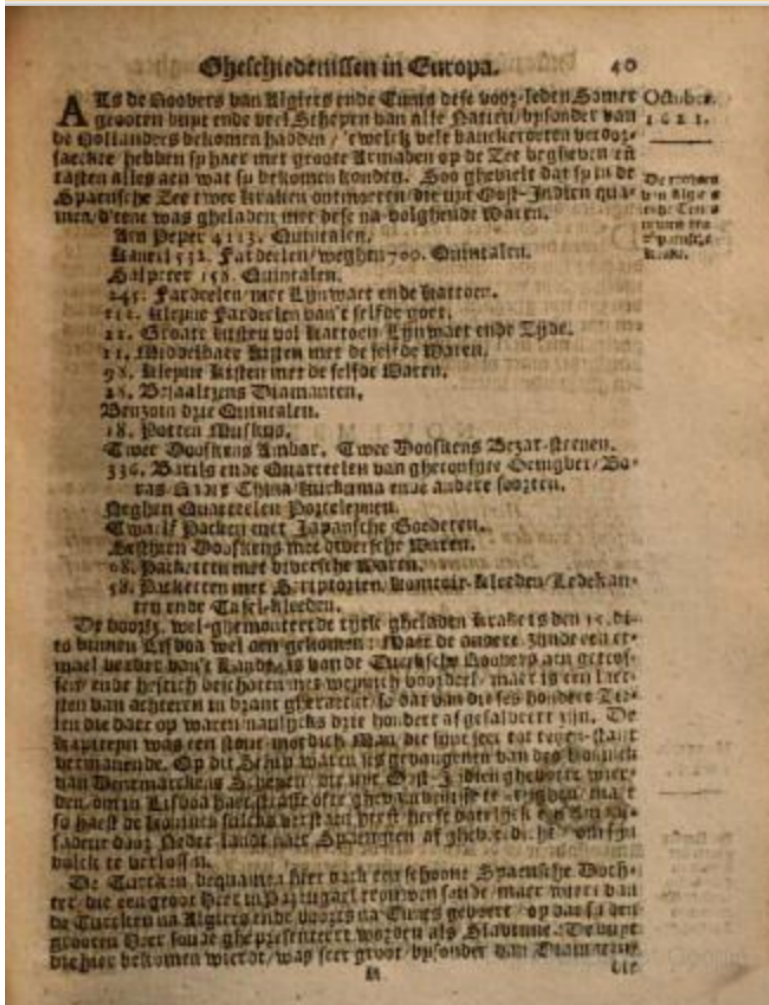
- Pepper 4113. quintals or centners
- Cinamon 532 bales, weighing 700. quintals or centners
- Saltpeter 158. quintals or centners
- 245. bales of linen or cotton
- 112. small bales of the same goods
- 22. big boxes with cotton, linen and silk
- 11. middle boxes with the same goods
- 98. small boxes with the same goods
- 28. little sacks with diamonds
- Benzoin 3. quintals or centners
- 18. pots of musk
- 2 little boxes of amber; 2. Little boxes of Bezoar stones
- 336. "barils and quartelen" of candied ginger, boras [?], Chinese root, turmeric, and other
- 9. "quartelen" porcelain
- 12. Packages with Japanese goods
- 16. little boxes with various goods
- 68. packages with various goods
- 58. packages with carpets for stationery, offices, bedsteads and tables

This well-built "Kraak" [ship] arrived in Lisbon on the 15<sup>th</sup> ; but the other, being 24 hours from the land, is found by Turkish robbers and terribly fired on, without much effect, but in the end the backend of the ship was set on fire through the shooting, so that of the 600. persons barely 300. were saved. The captain was a brave man, who urged the people to defend themselves: on this ship there were 6. prisoners of the ships of the king of Denmark, that were taken out of the East Indies, to Lisbon, where they would endure their punishments, but when the before mentioned king heard this he sent an ambassador through the Netherlands to Spain to free his people.

The Turks also got a beautiful Spanish daughter, who was to be marrying a big Signor in Portugal, but when imprisoned, she was sent to Algiers and later on to Tunis, so that she would be presented there as a slave. The booty that was acquired was very big, especially diamonds, that were sold for barely 1/8 of their worth. The rest of the goods were burned and sank with the rest of the ship. This loss caused many bankruptcies, especially in Sicily, where Georg Ritzo Pantzona was affected for 3.000.000 crowns and Francisco Solimano for 80.000 crowns. It did not bring profit for the Genuese and was bad for the Portuguese who suffered a lot. (Wassanaer, 1634, p.40) <sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Tradução de texto Holandês para Inglês por Marieke van Delft Conservadora da Biblioteca Nacional da Holanda



(Historisch verhael... Claes Wassenauer 1634)

Também outro texto holandês de Simon de Vries em 1684 , Handelingen en geschiedenissen nos fala do caso, falando mesmo de um grande prejuízo provocado a banqueiros da Sicília que teriam perdido uma grande fortuna com este naufrágio.

Apesar de se terem realizado várias campanhas arqueológicas subaquáticas para localizar a Nau, até hoje ainda não se sabe sua localização.



## 1.5. Ericeira nos séculos XVIII e XIX o advento do Porto de Comércio

Com o fim do domínio filipino, na sequência da Guerra da Restauração, e na Guerra da Sucessão Espanhola, com início no reinado de Dom Pedro II, vamos assistir à construção de inúmeras fortificações costeiras de forma a proteger a costa contra forças invasoras.

Foi também no século XVIII que houve um acontecimento na região, onde está inserida a Ericeira, que viria a marcar a sua história. Vivíamos o reinado de Dom João V e dava-se início à construção do magnífico Convento de Mafra, o Porto da Ericeira foi utilizado nesta altura para transporte de materiais de construção do Convento, bem como foi na Ericeira que o irmão do rei o Infante Dom Francisco se decidiu aquartelar nos dias da sua inauguração.

**ElRey noſſo Senhor , o Sereniſſimo Principe D. Joſeph, os Senhores Infantes D. Francisco, ( que da Villa da Ericeira, onde eſtava aquartelado, chegou) e D. Antonio vieraõ todos pelas cinco horas. Ao meſmo tempo chegou o Iluſtriffimo, e Reverendiſſimo Patriarca, Iluſtriffimos Conegos, e muitos Cavalheiros da Corte.**

(Prado, 1751, p.37)

Foi também neste século que o comercio começa a ganhar relevância no porto da Ericeira, sendo que esta atividade só viria a atingir o seu apogeu em meados do século XIX.

### 1.5.1 As fortificações de costa na Ericeira

Foi Francisco de Holanda, ilustre homem do renascimento que no seu *Lisboa da fábrica que falece* de 1571 dedicado ao Rei Dom Sebastião, que nos retrata a quase inexistência de fortificações que protegessem a costa de Lisboa. Sendo no entanto de salientar que já no reinados de Dom João II e de Dom Manuel I algumas fortificações tinham sido construídas como São João da Caparica e Torre de Belem e no reinado de Dom João III são também iniciadas as obras de um forte primitivo em São Julião (Oeiras).

Mas não havia duvidas que a costa, nos arredores de Lisboa, estava muito desprotegida e por essa razão Filipe II, quando conquista Lisboa, ordena a construção das fortalezas de Santo António do Estoril e o de São Lourenço (Bugio) entre muitas outras.

Com as Guerras da Restauração Dom João IV ordena a construção de 48 fortes costeiros, ao Conde de Cantanhede, Dom António Luis de Menezes, entre os quais se inclui o Forte de Milreu da Ericeira. Mais tarde durante as guerras da Sucessão Espanhola, Dom Pedro II, tem também uma campanha de edificação e restauro de fortalezas onde se insere a construção do Forte de nossa Senhora da Natividade. (Ramalho, 2010)

Estas fortificação tinham o papel de impedir as tropas invasoras de poderem desembarcar nas proximidades de Lisboa mas também a função de proteção das populações contra os ataques de corsários e piratas que assolavam as costas portuguesas.

### 1.5.2 O porto de comércio na Ericeira

No primeiro Foral da vila da Ericeira, vinha mencionado o comércio marítimo, como uma das atividades daquele Porto, o que é natural, pela proximidade de Lisboa, que se usasse a via Marítima, por ser a forma mais rápida de transportar os bens produzidos naquela região e que tanta falta faziam numa cidade em crescente desenvolvimento.

de total merchandia que per mare ad portum venerit et voluerint vendere dent quarentena. (Pereira, 1903 , p. 191)

No entanto é só no século XIX que o Porto da Ericeira, na sua vertente de Porto comercial atinge o seu apogeu, chegando segundo alguns autores a ser uma das mais importante alfândegas do Reino.

O comércio era principalmente de cabotagem, mas também de longas distâncias sendo que haviam bastantes trocas comerciais com o Algarve, Ilhas e até o Brasil.

Conforme podemos ver em (Junior, 2000, p.17) *Memórias da Ericeira Marítima e Pescatória*, o Porto da Ericeira, chegou a ter uma relevância importante na costa ocidental portuguesa:

Até ao terceiro quartel do século XIX, e mercê da sua privilegiada situação geográfica, a Ericeira foi a "4.a Alfândega do Reyno" e as autoridades do respectivo porto tinham a seu cargo uma jurisdição que se estendia por toda a área marítima desde Cascais até à Figueira da Foz, só lhe sendo superiores em movimento de passageiros e carga os portos de Lisboa, Porto e Setúbal.

Aqui temos no entanto que salientar que, se a Alfândega da Ericeira tinha jurisdição sobre os Portos de Cascais até à Figueira da Foz, certamente que atingia o estatuto de 4ª Alfândega do Reino por essa razão e não apenas pela importância específica do próprio Porto da Ericeira, não deixando no entanto de ser uma época de apogeu deste porto na sua vertente comercial.

Registos desses tempos descrevem a grande quantidade de passageiros e mercadorias que aqui embarcavam e desembarcavam de e para o Algarve, norte do país, Madeira e Açores.

Os grandes barcos de comércio da Ericeira tinham a denominação de "rascas", mediam 20 metros de comprimento, armavam com três mastros e quatro velas e tinham uma tripulação numerosa. (Junior, 2000, p.17)

Estas "rascas" por vezes tinham um papel bélico como aconteceu no ano de 1798.

1798 30 de Maio,... Uma rasca da Ericeira tripulada por marítimos daqui e por outros da Figueira da Foz atacou e venceu um navio corsário francês, que havia aprisionado um iate do Arsenal da Marinha que fazia serviços nas minas em Buarcos. A ação deu-se nas alturas de Vieira e foi comandada pelo Tenente da guarnição da Figueira da Foz, José Correia. O iate recapturado deu entrada ali em 1 de Junho seguinte. O Príncipe Regente mandou gratificar a tripulação. (Silva, 1985, p.64)

Mas as trocas comerciais não se restringiam ao Continente e às ilhas mas também a Portos longínquos nacionais e estrangeiros.

Um refugiado francês da Segunda Guerra Mundial que aqui residiu durante os anos da Segunda Guerra, disse-nos ter conhecimento de que durante os séculos XVIII e XIX houve um grande intercâmbio comercial, via marítima, entre a Ericeira e os portos da província francesa da Bretanha. Pessoas que viveram durante a segunda metade do século XIX, relataram-nos o conceito de hierarquia dos homens do mar nesse tempo. Assim, a faina dos tripulantes dos barcos à vela, de comércio, era considerada uma arte, oriunda da

expressão "arte de marear\*" vinda das caravelas dos descobrimentos; a actividade da pesca era designada como "ofício", cenário este que se resumia na frase "marinheiro é arte e pescador é ofício". (Esteves, 2011, p.02)

Também (Junior, 1999, p.18) nos fornece informações precisas sobre o tipo de comércio no Porto da Ericeira, As rascas" da Ericeira faziam viagens a grandes distâncias visitavam com regularidade as costas de Marrocos, de onde traziam peixe salgado, transportando estas cargas para a Escócia, nomeadamente o Porto de Halifax, que era o seu destino, onde trocavam por produtos manufacturados, fazendo assim um comércio triangular.

Pelo facto de serem muito grandes as grandes quantidades de cereais desembarcados no porto da Ericeira, deram-lhe o nome de "Celeiro da Estremadura".

Tornar-se-ia prolixo dar uma nota das quantidades de géneros importados e exportados da Ericeira. Limitei-me, por isso, a referir somente os cereais, vinhos e seus derivados. Deixando, pois, as quantidades e referindo apenas as qualidades, direi que aqueles géneros eram, entre muitos outros, os seguintes: Madeiras, sal, lenha, carvão, legumes, animais, carnes e seus derivados, mobiliários, fazendas de linho e algodão, etc. etc.

É evidente que os géneros exportados vinham de muito longe embarcar aqui para seguirem para os portos das Ilhas, Algarve e outros; e os importados seguiam daqui para o interior do País. A Alfândega da Ericeira, sentida pelo pessoal, Director, Escrivão, Tesoureiro, Chaveiro, Poneiro, Meirinho, Despachantes, Guarda-bandeira, Patrão de escaler e remadores, Guardas a pé e a cavalo, Guarda-mor de Saúde; escrivão e meirinho do Guarda-mor, etc., tinha jurisdição na área marítima, desde Cascais até à Figueira da Foz e era considerada a 4.ª alfândega do Reino, só lhe sendo superiores, em importância, as alfândegas de Lisboa, Porto e Setúbal. O movimento de passageiros, principalmente dos portos do Minho e da Galiza, era também importante, verificando-se, pelos registos de passaportes, que o seu número atingia algumas centenas em cada ano. (Silva, 1985, p. 154.) Relatos orais chegados aos nossos dias diziam que as "rascas" navegaram até ao Brasil, onde houve uma numerosa colónia de gentes da Ericeira.

É-nos hoje difícil de imaginar como conseguiram estes homens transportar, num Porto de Mar tão difícil, tantos cereais e tantas outras mercadorias.

Existiram várias actividades comerciais no porto, que por vezes colidiam umas com as outras, como podemos verificar nos *Anais da Vila da Ericeira* (SILVA, 1985, p.70).

1818 6 de Abril,... Inocêncio Dinis da Silva, negociante de Lisboa, requereu licença na Câmara para fazer nesta Vila depósito de lenhas para embarque. A Câmara deferiu, determinando locais de depósitos, obrigando-se o requerente a pagar a taxa anual de quatro mil e oitocentos reis e a utilizar, somente, os barcos deste porto, para a condução das lenhas a bordo; comprometendo-se a câmara a não conceder igual licença a outrem, embora lhe ofereçam maior taxa. Em 8 de Outubro seguinte, a requerimento do procurador do concelho, foi-lhe retirada a licença, com o fundamento que os toros impediam o serviço das embarcações. Em 2 de Junho do ano seguinte foi concedida nova licença, pagando a taxa anual de 14 400reis.

Finalmente Francisco Esteves também nos faz menção à importância do Porto que atingiu o seu apogeu nas primeiras décadas do século XIX, o autor faz uma pergunta pertinente: Quais seriam as razões que ditaram que um porto com estas condições: perigoso, estreito, com

acessos difíceis, sem infra-estruturas e com poucos recursos –, conseguiu albergar, durante o século XIX, umas das alfândegas mais importantes do país?

E dá-nos também a resposta:

No século XIX, Portugal era um país pobre, eminentemente rural e em termos de comunicações terrestres pouco desenvolvido.

Em 1852, a única via decente do País era a estrada Lisboa – Coimbra. A viagem Lisboa – Porto, demorava 20h, por mar, e 3 a 7 dias, por via terrestre, em diligência. Ao tempo, as Beiras eram controladas pelos bandos dos Marçais e dos Brandões de Foz Côa, que roubavam e podiam matar por encomenda, o que tornava a viagem por terra pouco segura.

Em 1819, foram descarregados no porto as seguintes mercadorias: 1.173 moios de milho, dos quais 33 eram originários do estrangeiro, o restante veio de Lisboa e de Caminha, 260 moios de trigo, 10 moios de cevada, 16 moios de feijão, 100 arrobas de feijão branco, 8 almudes de azeite, 20 dúzias de tabuado, 54 arrobas de manteiga, 16 arrobas de arroz, 18 arrobas de chocolate, 2 arrobas de chumbo, 23 arrobas de arcos de ferro, 10 quintais de ferro, 134 moios de sal, provenientes de Lisboa e da Figueira da Foz, um caixote, no valor de 9\$600 réis, 10 moios de fava, 1 quintal de bacalhau, 10 arrobas de açúcar, 1 arroba de massa e 1.150 arrobas de figos, de Lagos.

Em 1825, estavam matriculadas as seguintes embarcações de comércio: 11 rascas (Nova Aliança, Senhora da Boa Viagem, Senhora das Necessidades, Senhora da Conceição, Senhora do Rosário, Nova União, Senhora do Carmo, Senhora das Necessidades e Santa Ana, Senhora da Nazaré, Ave Maria, Senhora Aparecida) e dois iates (Feliz Vencedor e Joaquim e Maria).

Em 1834, fundearam no Porto da Ericeira 175 embarcações de comércio (rascas, caíques, iates) que desembarcaram os seguintes cereais: milho, 6.229 moios (4.859T), trigo, 150 moios (117T), centeio, 21 moios (16T), e cevada, 5 moios (4T). Embarcaram com destino aos portos do Algarve, Ilhas e outros as seguintes mercadorias: vinho (1.386 pipas), aguardente (241 pipas), vinagre (92 pipas), madeiras, sal, lenha, carvão, legumes, animais, carnes e seus derivados, mobiliários, fazendas de linho e algodão, etc. etc. A jurisdição da Alfândega de Ericeira (4ª Alfandega do Reino) ia desde Cascais à Figueira da Foz. (Esteves, 2011, p.05)

Podemos verificar as trocas comerciais no Porto da Ericeira no ano de 1834, para ter uma ideia do tipo de comércio e volume de mercadorias que entraram e saíram do porto da Ericeira nesse ano:

#### Importação

O número de embarcações de comércio que este ano fundearam no porto da Ericeira, foi de 175 (rascas, caíques e iates) das quais foi desembarcado, para negociantes de cereais estabelecidos com celeiro público na Vila o seguinte:

Milho (a) ....373 765 alqueires, ou sejam 6 229 moios  
 Trigo (a) ... 9 033 alqueires, ou sejam 150 moios  
 Centeio ..... 1 266 alqueires, ou sejam 21 moios  
 Cevada..... 305 alqueires ou sejam 5 moios

(a) Estes cereais pagavam imposto ao estado de 10 reis por alqueire  
 O movimento foi diminuto, atendendo a ser tempo de guerra civil.

#### Exportação

Durante este ano as embarcações de comércio carregaram, no porto da Ericeira, para os portos do Algarve, Ilhas e outros (além de muitos outros géneros) o seguinte:

Vinho.....34 664 almudes, ou sejam 1386 pipas  
 Aguardente ..6 025 almudes, ou sejam 241 pipas  
 Vinagre.....2 300 almudes, ou sejam 92 pipas (Silva, 1985, p.82)

Podemos assim concluir que naquela época, a principal importação eram os cereais e a exportação o vinho e seus derivados. Os cereais eram necessários para alimentar os numerosos moinhos de vento que podemos ainda hoje encontrar nas encostas próximas da Vila da Ericeira. O vinho provinha certamente de algumas das mais famosas quintas da região, Quinta dos Leitões, Quinta da Picanceira e Quinta do Carrascal.

Mas em meados do Século XIX vamos começar a assistir ao declínio do Comércio, vejamos quais foram as razões que contribuíram para isso:

O porto comercial da Ericeira extinguiu-se em fins do século XIX, em consequência do advento do caminho de ferro e da linha do Oeste. Em 24 de Outubro de 1855, a vila perdeu a sede de concelho. Em 1864, abriu a via-férrea Entroncamento – Porto. A distância Lisboa – Porto passou a ser percorrida em cerca de 8h. Em 1866, entrou em funcionamento a linha Lisboa – Badajoz. Em 1888, foi inaugurada a Linha do Oeste (Figueira da Foz – Lisboa). A associação destes dois factores (instalação do comboio e perda do concelho) conduziu ao rápido declínio do porto da Ericeira, sendo a instalação da via-férrea o mais importante. (Junior, 2000, p.19)

Nos seus tempos áureos, o porto da Ericeira era um porto de cabotagem, aonde chegavam e partiam embarcações com produtos de toda a espécie, em permanente troca com outros portos da costa portuguesa e até das ilhas. Por isso, durante muitos anos, a Ericeira foi considerada o "celeiro da Estremadura". Depois, com o desenvolvimento dos transportes terrestres, perdeu importância e passou, como referia António Bento Franco, em 1949, «à categoria de simples e agora, pequeno porto de pesca.» (Costa, 2013, p.88)

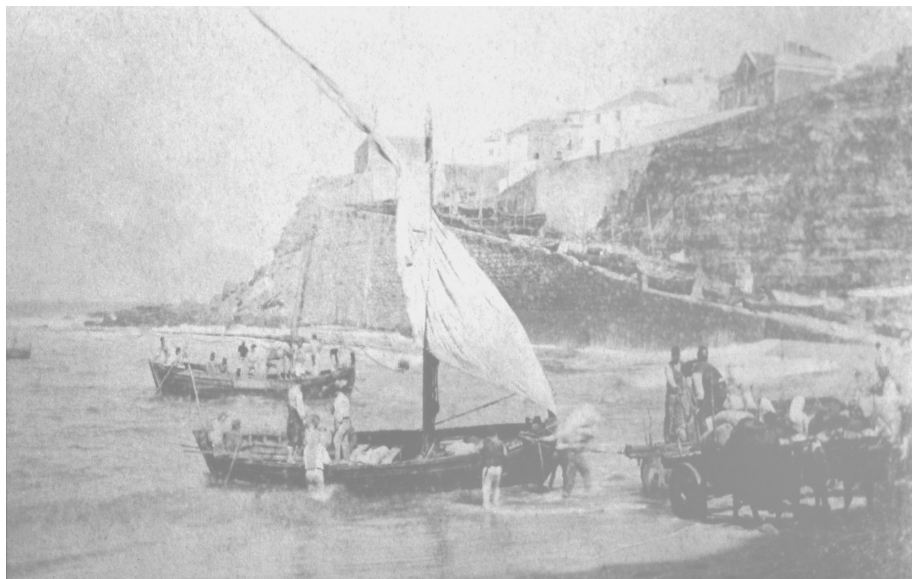


Figura 34. - (in *Ericeira Uma Fotobiografia* José Constatino Costa Mar de Letras 2003)



## 1.6. Figuras da Ericeira, ligadas ao Mar.

Devido à proximidade do mar e do seu Porto, não havia quem nascesse na vila da Ericeira que não tivesse algum familiar diretamente ligado ao mar, fosse ele pescador, marítimo, é por esta razão que ao longo da história da vila vamos encontrar numerosas referências de comandantes de navios e marinheiros que têm a sua origem nesta vila.

### 1.6.1 Os Grandes Senhores da Ericeira.

#### Os Condes da Ericeira

Falando de grandes senhores da Ericeira, temos de falar dos Condes da Ericeira, que apesar de terem recebido o título por parte de Felipe I de Portugal, acabaram por ter um papel muito relevante na restauração da independência em 1640 e na manutenção e construção do império. Saliento aqui aqueles que tiveram direta ou indiretamente um papel importante na História Marítima Portuguesa, no entanto houve outros Condes da Ericeira que marcaram a História de Portugal como o 3º Conde da Ericeira um grande Humanista do século XVIII.

#### 1º Conde da Ericeira

Dom Diogo de Menezes - Que combateu em Alcacer-Quibir em 1578 com Dom Sebastião, onde ficou cativo, conseguindo a libertação à sua custa.

#### 2º Conde da Ericeira

Dom Fernando de Menezes - Que teve um papel muito importante nas guerras da restauração, Dom João IV encarregou-o de fortificar os portos marítimos para impedir a invasão castelhana. Sendo em 1656 nomeado Capitão Geral de Tânger.

#### 5º Conde da Ericeira

Dom Luis de Menezes - Foi Vice-rei da Índia. Os seus dois governos na Índia, o primeiro aos 27 anos como Vice-Rei e capitão-general da Índia em 1717-1721 e 1740-1742 (quando chegou com uma esquadra de seis naus e 2 mil soldados), foram notáveis - sobretudo o primeiro, quando venceu os árabes por três vezes e ganhou a cidade de Pot-Patane e a ilha de Zumba - do ponto de vista da administração pública, por ter restabelecido a ordem económica e financeira do domínio, e ter dado à armada força suficiente para assegurar ao comércio português a livre passagem pelos mares orientais.

Diz dele Veríssimo Serrão, que «foi o maior dos governantes do Oriente na primeira metade do Setecentos»

«Mereceram-lhe especial interesse as praças do Norte, onde já então se fazia sentir a ameaça dos Maratas, pelo que restaurou as muralhas de Damão e de Diu. Graças ao almirante António de Figueiredo Dutra, foram os árabes vencidos em três encontros navais. Escreveu um relatório a propor meios para se atalhar os males e carências da Índia. No seu entender, deviam procurar-se boas relações com os potentes vizinhos, incluindo o Grão-Mogol e o xá da Pérsia, a quem enviou embaixadores com protestos de amizade».(Cruz,2014, [Blog post])

## 1.6.2 Os Marítimos da Ericeira.

Mas não eram só os grandes senhores que serviram o império, pois a vila era obrigada a participar com marinheiros para a armada, sejam para serviço na Europa ou nos confins do Império, como o comprovam as cartas referidas nos *Anais da Vila da Ericeira* de 1682 e de 1684 (Silva, 1985, p. 49/50).

1682 4 de Fevereiro,...Carta do Conde à Câmara, ordenando que a Confraria de Homens do Mar, mande pagar 30 mil reis, por 5 marinheiros que era obrigada a dar para a Armada. Esta quantia foi paga na Repartição do Consulado, em 2 de Março deste ano, declarando-se no recibo, que a Armada ia para Saboia.

1684 2 de Dezembro,...Carta do Conde à Corporação Marítima, ordenando que, até 15 de Janeiro próximo, faça aprontar 3 marinheiros para irem servir nas naus de guerra que iam para a Índia, e para as quais se havia mandado recrutar 100 marinheiros, cabendo à Ericeira fornecer 3.

Sendo assim vamos encontrar algumas menções de filhos da terra que combateram na Índia por lá ficando alguns como foi o caso de Diogo João de Serpa e Brito que morreu na Índia. Outro dos mais ilustres filhos desta terra, foi sobrinho do fundador da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, de que foi segundo padroeiro, Francisco Lopes Franco, Cavaleiro da Ordem de Cristo, Escrivão das Justificações do Reino e da Fazenda que serviu em Tanger.

Mais tarde, no século XIX, houve muitos capitães e oficiais da marinha nacional e mercante que eram naturais da Ericeira.

Ainda no século XIX, existiu na Ericeira um núcleo numeroso de capitães e oficiais que comandaram grandes veleiros da época, como a barca Ferreira (que os ingleses adquiriram e a que deram o nome de Cutty Sark)<sup>7</sup> que se encontra imobilizada no rio Tamisa em Londres. Também a barca Pêro de Alenquer, que se celebrou ao "furar" repetidas vezes o bloqueio dos submarinos alemães durante a Primeira Guerra Mundial (1914—18) transportando abastecimentos para o porto de Brest, em França, destinados ao Corpo Expedicionário Português, foi comandada por um capitão da Ericeira. De resto, as grandes construções urbanas do centro histórico da Ericeira dessa época, algumas delas de terceiro andar, foram mandadas construir por esta classe de oficiais.

Dentro do conceito de hierarquias entre as gentes do mar da Ericeira, a que atrás nos referimos, ("marinheiro é arte e pescador é ofício") deu-se a diáspora das classes marítimas locais que não quiseram descer de categoria profissional e que emigraram em massa para o Brasil e antigas colónias africanas.

É no Brasil que vamos encontrar numerosos capitães e marítimos da Ericeira, que foram à procura de melhores condições de vida, após o declínio da pesca e do porto de comércio, e que nos fizeram chegar histórias curiosas

De entre vários episódios da estadia dos marítimos da Ericeira no Brasil e que chegaram até nós por comunicação oral, registamos aqui o seguinte: Em fins do século XIX um barco português, que tinha um tripulante da Ericeira, subia o rio Amazonas a caminho de Manaus, o grande porto interior fluvial do Brasil. Já a centenas de milhas da foz daquele rio, o barco fundeou e enviou para a margem um escaler com alguns tripulantes, entre eles o da Ericeira, a fim de recolherem lenha e água fresca para os usos do navio. Desembarcados os tripulantes, foram deparar em terra com uma cerâmica rudimentar de tijolos e telhas, dirigida por um branco português, idoso, de grandes barbas brancas patriarcais, que estava acompanhado por duas filhas ainda jovens e dirigia um grupo de índios nativos que trabalhavam na cerâmica. Aconteceu que o tripulante da Ericeira se dirigiu ao dono da cerâmica, e este, mal ouvindo

<sup>7</sup> O Cutty Sark era um famoso Clipper Inglês que serviu no transporte de chá do Oriente, que viria a ser mais tarde comprado e chamado de ferreira, sendo que quando acabou a sua vida operacional, voltou par Inglaterra com o nome original e serve hoje de navio museu.

a sua voz, atalhou e lhe disse: "Você é da Ericeira".

E foi assim que um marítimo da Ericeira foi reconhecido em plena selva amazônica pelo seu tom de voz e a maneira de se exprimir. (Junior, 2000, p.20)

Um caso destes foi Francisco José da Silva Ericeira, que era oficial da Marinha Mercante e que nasceu em 1871, empregou quase toda a sua fortuna em benefício da sua terra. Sendo tenente da armada foi o 1º Capitão do porto da Ericeira, quando foi criada a repartição. Morreu em 1871 e ordenou que lhe gravassem na campa os seguintes versos:

“Eu desta vida só fico contente,  
Que a minha terra ameí e a minha gente” (Silva, 1985, p.94)

No século XX muitos foram também os Capitães e Mestres da Ericeira que se notabilizaram, e que conseguiram através do seu trabalho no mar atingir rendimentos, altos que mais tarde foram refletidos nas casas que vieram a construir na sua terra.

A partir do aparecimento da pesca do alto mecanizada, no nosso país, o que remonta quase ao princípio deste século, esta vila Ericeira tem sido um verdadeiro alfobre de capitães e mestres da pesca do arasto. Já nos anos 20 e 30, os nossos capitães e mestres comandavam barcos movidos a vapor (ainda não havia cá barcos com motor diesel) que pescavam nas nossas costas e nas de Marrocos, e cujas tripulações incluíam grande número de elementos daqui naturais, nas categorias de marinheiros, fogueiros, cozinheiros, etc. Os capitães pescadores e os mestres do arrasto constituíam uma classe abastada que auferia rendimentos muito superiores aos da restante população da Ericeira. Nos anos 30 e 40 a imagem de marca destes profissionais da pesca era a fachada principal da casa própria onde residiam, forrada a azulejos e tendo quase sempre um painel, também de azulejos, com a figura do santo (ou santa) da devoção da família.(Junior, 2000, p.31)

A bravura destes homens e os seus conhecimentos de mar, permitiram muitas vezes salvar vidas, e são muitos os casos que se podem contar, vejamos alguns:

O seu número atingia a casa das muitas dezenas e dois deles foram protagonistas de um acto de guerra e outro de solidariedade humana. Um deles foi o mestre de pesca Serafim Pereira, cujo barco, quando exercia a sua faina na mar da Ericeira foi bombardeado por um avião quadrimotor sem identificação, durante a Segunda Guerra Mundial (supõe-se que era alemão) afundando-se quase de imediato. A respectiva tripulação, que incluía sete elementos da nossa vila, salvou-se tendo aportado em baleiras à Praia dos Pescadores. O outro episódio constituiu um acto heróico de salvamento do paquete brasileiro Santos que, com mais de trezentos passageiros a bordo, estava em risco de soçobrar em frente da barra de Lisboa, no dia do medonho ciclone em 15 de Fevereiro de 1941, quando o capitão Alberto Franco, comandando o barco-arrastão *Albertos*, saiu a barra e rebocou o paquete para a segurança do porto interior com os passageiros e tripulantes sãos e salvos.

O lado notável deste salvamento residiu no facto de nenhum dos navios rebocadores do porto de Lisboa, preparados especialmente para estas operações, ter entrado em acção de socorro, acabando esta por ser efectuada pelo barco de pesca do capitão Franco que não fora construído para tal fim e que acabou por salvar de um naufrágio certo o paquete brasileiro que, dado o terrível temporal que se verificava na altura, acarretaria um grande número de perdas de vidas.

Silhueta de um barco de pesca de arrasto longínquo, movido a vapor, idêntico ao do Capitão Alberto Franco, que salvou o paquete brasileiro Santos, com 300 passageiros a bordo, e que estava em perigo de naufragar à boca da Barra de Lisboa, durante o medonho ciclone que assolou o nosso país, em 15 de Fevereiro de 1941. Estes barcos mediam cerca de 40 metros de comprimento e tinham grandes qualidades de navegação para enfrentar temporais.(Junior, 2000, p.31)

Podemos aqui concluir que alguns marítimos da Ericeira, tiveram um papel muito importante no desenvolvimento económico e social da vila no século XX.



Figura 35. - 5º Conde da Ericeira (Pompeo Batoni, Museu Conde de Castro Guimarães)



Figura 36.- (Barca *Pêro de Alenquer*)

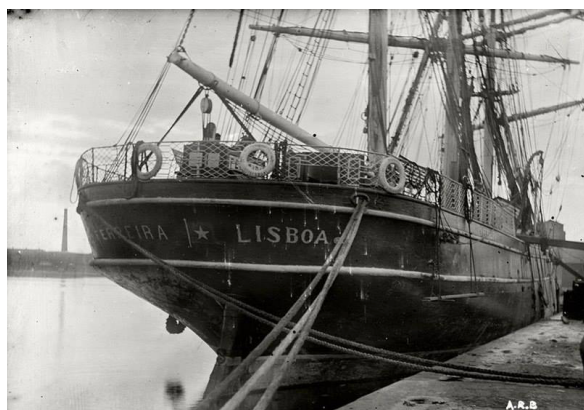


Figura 37.- (Barca *Ferreira*)



Figura 38.- (Banheiros da Ericeira - *Ericeira Uma fotobiografia* José Constatino Costa Mar de Letras 2003)

## 1.7. Ericeira e a partida da Família Real Para o Exílio

Desde os tempos do reinado de Dom João V que a Ericeira era frequentado pela família real, não seria alheio para isto, o facto da vila se encontrar a apenas algumas léguas do Palácio de Mafra, um dos locais preferidos pelos monarcas para realizarem as suas caçadas.

Ficaram conhecidos os banhos de mar da ainda princesa Carlota Joaquina, ou o passeio em barco de pesca pelo seu marido o futuro Rei dom João VI e os passeios na praia da Ericeira da Rainha dona Maria Pia.

Mas a Ericeira ficará para sempre ligada à história da Monarquia em Portugal porque foi nas areias das suas praias, que pela última vez, pisou um Rei de Portugal, solo português.

### 1.7.1 O Contexto Histórico da Partida da Família Real

O final do século XIX veio encontrar um país numa crise tremenda, depois de um reinado de relativa acalmia de Dom Luis I, com um rotativismo parlamentar, a que se chamou regeneração, apoiado na Carta constitucional. O Ultimatum Inglês fez com que o partido republicano começasse a alargar cada vez mais as suas hostes. É assim que começa o reinado do Rei Dom Carlos, um rei que sendo popular e um hábil diplomata, não conseguiu conter a instabilidade política. (o que tentou fazer, com o apoio à ditadura de João Franco).

Viria a ser, junto com o seu filho o Príncipe Herdeiro Dom Luis Filipe, barbaramente assassinado no terreiro do Paço em fevereiro de 1908.

É assim que chegamos ao reinado do último Rei de Portugal, Dom Manuel II, que apesar dos seus esforços para acalmar o Reino e de ser aclamado pelo Povo por todo o País acabou por não conseguir conter a Revolta Republicana de Outubro de 1910 e acabou por ter de partir para o Exílio.

Vejamos a descrição dos Acontecimentos:

A revolta do 5 de Outubro veio a surpreender o Iate *Amélia* fundeado frente à Junqueira, que para não ser tomado pelos revoltosos foi fundear a Cascais e posteriormente transportou a Família Real da Ericeira para Gibraltar. Houve vários relatos dos acontecimentos daquele dia sendo que os mais importantes serão os do capitão-de fragata, João Jorge Moreira de Sá, (que comandava o *Amélia* naqueles dias em substituição do Capitão de Fragata João Vellez Caldeira Castelo Branco, (o Comandante do navio), por outro lado temos o relato do Delegado Marítimo do porto da Ericeira José Jacob Bensabat.

4 de Outubro de 1910 acendeu uma caldeira. à 1 h 30 m ouviram-se vários tiros em diversas direcções, parecendo convergirem mais para o lado da avenida. Às 8h (a.m.) viram-se içadas umas bandeiras encarnadas e verdes nos cruzadores *S. Rafael* e *Adamastor*, no forte de Almada.

Às 11 h, vieram os cruzadores *S. Rafael* e *Adamastor* fundear em frente do caneiro de Alcântara procurando posição para bombardearem o Real Paço das Necessidades o que fizeram, tendo isso princípio à 1h e 30 m (p.m.) salientando-se mais no fogo o *S. Rafael*; este cruzador fez várias evoluções parecendo ser dirigido por mão de mestre. Ainda pela manhã uma ordenança do Yacht teria ido a terra com a missão de indagar o que se passava para informar o comando do navio quando foi abordada por dois elementos civis que lhe teriam dito: «Vá para bordo e diga a quem lá comanda que, se o *Amélia* não arriar imediatamente a bandeira, não tardará a ser apresado.» Moreira de Sá no seu livro declara - «transmitida ao imediato a ameaça, a ordenança voltou a terra com ordem de comunicar a esses

populares ou outros emissários dos chefes revoltosos, que no *Amélia* não se arriaria a bandeira, e que fosse a bordo quem pretendesse fazê-lo.» (Nobre, 2010, p.79)

Às 12 h largamos da bóia da Junqueira seguindo para Cascais.

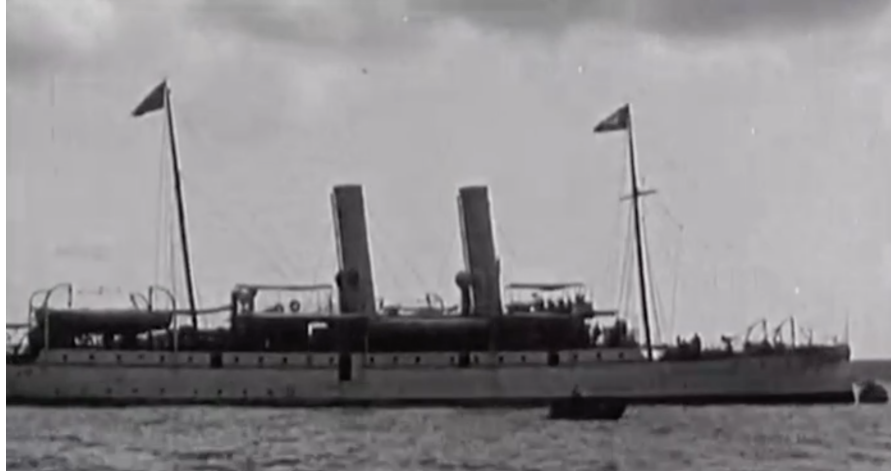


Figura 39. - (Gaumont, filme de 1910, *Amélia*, ancorado na bóia da Junqueira)

À meia-noite, como consta do diário de bordo, e escondido, por trás do paquete *Britannia* da Mala Real Inglesa, o *Amélia* esgueira-se para a barra do Tejo navegando aos ziguezagues e com todas as luzes desligadas. Assim que fundeiam em Cascais arriam um bote na praia da Conceição com uma ordenança que vai procurar um empregado do telégrafo, da confiança de Moreira de Sá, para enviar um telegrama ao rei.

Dia 5 de Outubro À 1h30m (a.m.) fundeamos em Cascais, acendeu-se a outra caldeira, mandou-se um telegrama a S. M. El-Rei dizendo o seguinte "Yacht Amélia perigava ser tomado revoltosos Lisboa, fundeei Cascais aguardando ordens de S. M. El-Rei. Moreira de Sá". (Nobre, 2010, p.81)

E prossegue:

Eram duas horas da manhã desse dia 5 quando, acompanhado do seu ajudante, capitão José de Melo Sabugosa, O Senhor Infante D. Afonso, a bordo de uma baleeira, atracou à escada do portaló do Amélia. A bordo, as vigias tinham prevenido o imediato, participando-lhe: - Senhor imediato, vem aí o senhor Infante. Atracada a embarcação, Sua Alteza perguntou: - Dás-me licença de subir e guarida a bordo? Respondi: -Estou às ordens da família real; é com prazer que acolho Vossa Alteza e me coloco à sua disposição. Subindo, o Senhor Infante agradeceu-me, e rematou: - Trago-te o conde da Ponte, pois que deve fazer-te falta. (Tratava-se de Manuel Maria José Ferrão de Castelo Branco, conde da Ponte, à data com 36 anos, era oficial da Armada, com uma brilhante folha de serviços nas guerras de África.) Ao que repliquei: - Que seja bem-vindo. Sua Alteza prosseguiu: - A baleeira volta a terra para me trazer a bagagem e, logo que regresse, seguiremos para a Ericeira, e ali embarcarão El-Rei e as Rainhas, conforme combinei pelo telefone logo que me comunicaram a chegada do "*Amélia*". A revolução venceu em Lisboa, sendo possível que a república ali esteja proclamada. tive a seguir demorada conversação com Sua Alteza, terminando por me ordenar que seguíssemos para a Ericeira. (Nobre, 2010, p.81)

Às 11 h5m (a.m) embarcou S. A. O Príncipe Real Snr. D. Afonso acompanhado dos Snrs. D. José de Mello (Sabugosa) e Conde da Ponte. Largamos de Cascais com destino à Ericeira onde chegamos às 11h50m pairando em Ericeira Logo que chegamos arriam um escaler conduzindo a terra o capitão José de Melo Sabugosa com a missão de avisar o Rei D. Manuel II de que o *Amélia* estava à sua disposição. (Nobre, 2010, p.82)



Figura 40. - (AMSCME, fotografia embarque Ericeira 1910)

E descrevem-se assim, as difíceis condições de embarque na Ericeira:

Com o mar picado é o ponto fulcral para o embarque, mas exige coragem e pulso firme. No portaló está o Infante D. Afonso, com grande experiência de mar, ele que gostava de partilhar as fainas de pesca com os pescadores de Cascais, a sua força de braços tem fama. Acima de tudo é a figura em que mais confiará a pessoa mais difícil de trazer para bordo, a fragilizada D. Maria Pia.

Na primeira barca, que tem pintado um nome premonitório — «Bonfim» — embarcaram o Rei D. Manuel II, o Marquês do Faial, Conde de Sabugosa, Velez Caldeira — que, recorde-se, é o comandante do Iate *Amélia*—, António Wadington, tenente Feijó Teixeira e Pedro Villar, particular do rei.

D. Manuel II conserva-se «sempre de pé dentro da barca até fora do porto» e por uma inusitada oportunidade «a barca, em pouco tempo, estava fora da pancada do mar». (Nobre, 2010, p.83 )

Na segunda barca, a *Navegador*, embarca primeiro a Rainha D. Maria, que subindo aos caixotes e cesto que estavam junto à barca, foi ajudada por Serrão Franco e Conde d' Alto Mearim, sendo amparada de dentro da barca por um dos tripulantes desta, chamado José Baptista, o arredor. Dentro da barca a Rainha sentou-se no banco da popa. Seguiu-se a Rainha D. Amélia, que logo que chegou dentro da barca se foi sentar à direita de D. Maria Pia embarcando em seguida as damas de honor, que acompanhavam as Rainhas, o conde d' Alto Mearim. A saída da segunda barca seria bem mais agitada. Bensabat relata-nos:

«...vendo o muito mar que se aproximava, disse às Rainhas e Damas que era conveniente darem os braços umas às outras a fim de melhor se poderem aguentar [...] quando chegou a vaga a barca levantou-se a uma grande altura, e logo que a vaga passou, a barca caiu de chofre, e com o impulso que deu, as Rainhas e damas [...] acharam-se, de repente, sentadas no fundo da barca.» (Bensabat, 1929, p.11 )

E sentadas do fundo da barca se mantiveram, mesmo após ultrapassada a perigosa ondulação e até chegar próximo do *Amélia*.

«Quando a barca, finalmente, atracou ao iate, estava este atravessado ao mar tornando difícil o embarque. No patim superior da escada do portaló estava Sua Alteza o Senhor Infante D. Afonso, e no patim inferior da mesma escada estava o imediato do iate Sr. Moreira de Sá. Quando vinha o balanço, o patim inferior metia-se pela água abaixo, ficando Moreira de Sá com água por cima da cintura, e quando o balanço ia ao outro lado ficava o patim a grande altura.» (Bensabat, 1929, p.12)



Figura 41. - (AMSCME, fotografia embarque da Família Real 1910)

Apesar das dificuldades, erguem a braços a Rainha D. Maria Pia e conseguem colocá-la no patim, de onde Moreira de Sá e o Infante D. Afonso a ajudam a subir para bordo. Embarca em seguida a Rainha D. Amélia. É ao entregá-la a bordo que Bensabat recebe das mãos do conde de Sabugosa uma carta de D. Manuel II, com a incumbência de a entregar a Serrão Franco, Oficial da Marinha Mercante, e que fora uma das figuras-chave locais a apoiar o embarque da Família Real.

Desconhecendo a situação no Porto, duas soluções se oferecem: ir para o Porto, sacrificando vidas, coroa, sucessão e dinastia, caso os recebam hostilmente, o restabelecer o contacto em Gibraltar para saber se o Porto se conserva fiel, não acatando nem proclamando a república. Ou partir para Gibraltar onde desembarcariam as Rainhas, em segurança, retornando o Rei ao reino se as condições militares o permitissem.

Suas Majestades, as Rainhas queriam ir para o Porto, tornou-se pois indispensável reunir o conselho, para deliberar qual a decisão a tomar.

O conselho é composto por D. Manuel II, Príncipe Real D. Afonso, Rainhas D. Amélia e D. Maria Pia, Conde de Sabugosa, Conde da Ponte, Velez Caldeira e Moreira de Sá. A Rainha D. Amélia sai vencida do conselho apesar dos seus protestos, a deliberação de rumar a Gibraltar irá manter-se.

Dia 6 de Outubro de 1910 navegou-se a demandar o porto de Gibraltar. Chegamos a Gibraltar às 10h50 seguiu-se para o porto interior onde se amarrou a uma bóia no porto interior. Vieram a bordo cumprimentar El-Rei o Governador de Gibraltar, General Hunter (Sir Archibald Hunter, governador de Gibraltar empossado a 30 de Julho de 1910),

Moreira de Sá reúne com a tripulação e ouve a confirma do que pensam «receamos ser castigados, e considerados como desertores, por continuarmos embarcados no Amélia». O oficial acalma os ânimos, garante que tudo será feito para que o Amélia regresse o mais cedo possível, congregando a tripulação: «não o podemos abandonar num porto estrangeiro; é um navio de guerra e Yacht Real, com guarnição seleccionada. Seria uma vergonha e uma vilã sem precedentes» (Nobre, 2010, p.88)

Os contactos com Londres, sempre através do Marquês de Soveral, vão assegurar os destinos da Família Real.

Às 11 h45 desembarcaram S.S. M.M. e Alteza, Conde de Sabugosa, D. Vasco Belmonte, Marquesa de Unhão e Condessa de Figueiró.» (Nobre, 2010, p.91)

A Família Real fica ainda diversos dias em Gibraltar, a 14 de Outubro pede a Soveral que agradeça «em meu nome e da rainha a Rei Jorge tudo quanto tem feito e comboio especial que aceito." Jorge V enviara o Yacht Real *Victoria & Albert* e uma escolta para conduzir D. Manuel, o infante D. Afonso e a Rainha D. Amélia a Inglaterra, enquanto D. Maria Pia seguirá para Itália.

O *Amélia* terminava a sua última missão como iate real e no diário de bordo inscreve-se:

«Expediu-se para Lisboa o seguinte telegrama: Armada Lisboa — Família Real acaba desembarcar neste porto, finda comissão Yacht Amélia segue hoje logo para Lisboa, Comando Amélia.

Às 3h40 p.m. largamos de Gibraltar com destino a Lisboa. Dia 10-10-910 Às 6h dobramos o Cabo de S. Vicente seguindo para o Norte. Às 1h50m dobramos Espichel seguindo a demandar a barra, entrando em Belém, amarrando à boia da Junqueira às 4h30m p.m. Apagou uma caldeira e rochegou a outra. Arriou-se o escaler a vapor para o comandante se ir apresentar à Maioria. (Assinado) J. V. Caldeira I Cap Fta (Nobre, 2010, p.91)

Vellez Caldeira é exonerado do comando do *Amélia* três dias depois, a 13 de Outubro, e dez dias depois toda a oficialidade do antigo iate real havia sido renovada. O novo comandante era o capitão tenente João Fiel Stockler.

O ex-Yacht Real passa a aviso da Armada *Cinco de Outubro* continuando a ser utilizado em estudos de hidrografia e oceanografia e continuará ao serviço da Marinha até ser desmantelado em 1938.

É importante também salientar uma carta, existente no AMSCME, assinada pela Rainha Dona Amélia, e dirigida a Constança Telles da Gama de Almeida, que nos conta a forma comovente como a população da Ericeira de despediu da Família Real, prostrados no muro das ribas num silêncio ensurdecedor.

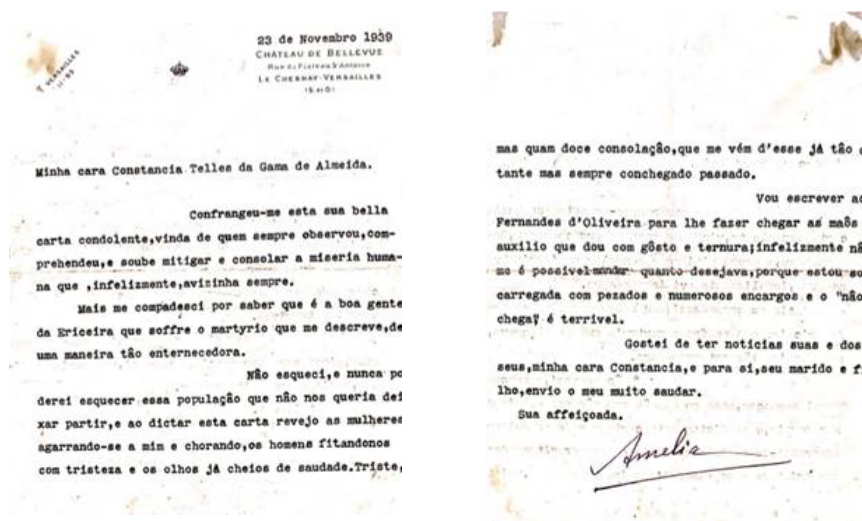


Figura 42 - (AMSCME, Carta Rainha Dona Amélia 1939)

### 1.7.2 O Yacht Amélia IV<sup>8</sup>



Figura 43. - (Diários - Comandante António Pinto Basto)

Chegou a Cascais em 2 de Novembro de 1901. Com casco em aço, um comprimento de 70,1 metros e um deslocamento de 1370 toneladas, atingia uma velocidade de 14 nós. Possuía duas máquinas alternativas de três cilindros de tríplice expansão de 1.800 HP, e duas caldeiras que trabalhavam à pressão de 180 psi. Disponha também de uma máquina de gelo, o que constituía novidade para a época.

Era guarnecido por 74 homens, tinha seis embarcações, sendo uma a vapor e outra movida a electricidade. Tinha todos os apetrechos necessários aos trabalhos oceanográficos.

Originalmente denominado *Banshee*, foi construído em 1899 nos estaleiros Ramage and Ferguson, em Leith, na Escócia, de acordo com os planos de um cruzador inglês de 2ª classe. Adquirido por Portugal, chegou a Lisboa em 2 de Novembro de 1901 para substituir o iate *Amélia III*, em trabalhos oceanográficos e igualmente servir de iate real.

O Comandante Antonio Ferreira Pinto Basto descreve nos seus diários a passagem do Yacht *Amélia III* para o Yacht *Amélia IV*.

1 de Novembro de 1901 ... Entrou às 11h30 o novo yacht que El Rei vai adquirir Banshee.

3 de Novembro – Almocei nas Necessidades com El Rei e fomos para bordo do novo yacht com os Príncipes, Infante Dom Afonso, Antonio Costa e José Sabugosa. Largamos às 1.15 e fundeamos em Cascais às 2.15. Veio a bordo Sua Magestade a Rainha...Largamos para Belém depois de terem desembarcado Suas Magestades e amarramos em Lisboa às 4.20

5 de Novembro – Fomos com El Rei no comboyo das 9.15 abordo do novo Yacht que ainda não podia ser entregue hoje. Creio por ainda não ter sido pago em Londres. Custa 78.000 Libras.

6 de Novembro – Tomámos conta do novo Yacht. Fomos até à Guia com o nosso pessoal e os dois primeiros machinistas ingleses. Eu na casa das machinas traduzindo para os novos, as indicações do escocês, o que nem sempre foi fácil . Içou o novo ‘Amélia’ ex. Banshee a bandeira portuguesa e o antigo Amelia ex Yacona a bandeira inglesa vermelha. Quando voltamos de cascais amarramos à bóia. (Basto, 1903, p.324)

<sup>8</sup>É importante referir que, na realidade, se tratava do Yacht *Amélia V*, visto ter existido um primeiro navio na posse de Dom Carlos com o mesmo nome, que normalmente não é referenciado por não ter participado nas suas campanhas oceanográficas. Neste trabalho escolhi manter a numeração pela qual o último Yacht *Amélia* ficou conhecido.

As Campanhas oceanográficas a bordo do yacht *Amelia IV*



Figura 44. - (Diários - Comandante António Pinto Basto)

Com o luxuoso *Amélia IV* D. Carlos fez as suas saídas para o mar de 1901 a 1907. No que respeita a trabalhos científicos, um dos principais objectivos das observações e das campanhas oceanográficas foram os estudos ictiológicos. Após as campanhas realizadas nos últimos anos do século XIX no Algarve, que se reportaram ao conhecimento do atum, seguiu-se, em 1902, o estudo da sardinha, por se recear que o início da actividade da pesca de arrasto a vapor provocasse a sua escassez. Em 1902 o *Amélia IV* efectuou em Maio sondagens em Setúbal, em Junho arrasto em Sesimbra, sondagens e arrasto em Albufeira em Julho e uma Campanha Oceanográfica no Algarve em Agosto. Em Junho e Julho de 1903 fez observações em Sesimbra e Setúbal, maioritariamente actividade piscatória, observações que se repetiram em 1904 nos meses de Verão em Sesimbra, Cabo Raso e Sagres.

Depois do atum e da sardinha os estudos dedicaram-se aos tubarões, tendo em 1904 o Rei publicado “Os esqualos obtidos nas costas de Portugal durante as Campanhas de 1896 a 1903”. Foram efectuadas em 1905 sondagens em Sesimbra e nesse ano D. Carlos iniciou elaboração de uma carta com todas as sondagens conhecidas até 60 milhas da costa e a ser apresentada na escala 1/100.000.

A partir de 1906, com o sensível agravamento da situação política, o Rei limitou os seus embarques e deste modo realizou apenas uma observação oceanográfica em Junho a Sesimbra e somente quatro em 1907, ao largo do cabo Espichel.



## **1.8. Ericeira, o Turismo, o Surf e a Economia do Mar.**

A identidade Marítima da Vila da Ericeira está bem patente na sua História e nas suas gentes ligadas ao mar. Por essa razão, penso que para reforçar essa identidade, se deve começar por olhar para o passado e analisar em detalhe os sucessos e insucessos da História Marítima para criar uma base sólida de conhecimento que permita fazer melhores escolhas no Futuro. Para isso penso que seria essencial a concretização do projeto de Museu Marítimo da Ericeira que pudesse reunir toda a História Marítima da Vila da Ericeira e região adjacente e que ao ser um museu vivo e participativo na comunidade fosse um polo de cultura do mar que permitiria recuperar essa identidade marítima tantas vezes esquecida.

### 1.8.1 Ericeira e o Turismo

Já no início do século XIX em 1803 tinham começado os primeiros banhos de mar, nas praias da Ericeira. O primeiro banho de mar documentado, foi o do Bispo de Coimbra, D. Francisco Pereira Coutinho para tratamentos (que certamente teriam sido influenciados pelos banhos terapêuticos no Canal da Mancha do frade-medico John Foyer e que foram divulgados por toda a Europa em finais do século XVIII).

1803, Neste ano, a instâncias e por conselho do Bispo de Coimbra, que vinha a banhos à Ericeira ... (Silva, 1985, p.65 )

Pouco mais tarde, como também já foi relatado, que Dom João o Príncipe Regente se tinha recreado nas artes da pesca com um pescador da Ericeira e dona Carlota Joaquina em 1807, também toma os seus banhos de mar numa das praias da vila, neste caso foi necessário que um regimento do Exército fizesse a guarda da praia como o comprovam o ofício para o efeito que pode ser consultado no Arquivo Militar de Lisboa.

1806 26 de Julho,...O príncipe Regente, Dom João, ordena que, da verba das Sisas do Património Real, se dê a José Ribeiro da Costa, pescador da Ericeira, a quantia de 40.000 reis, como gratificação de o dito pescador ter prestado o seu barco aquele senhor para o divertimento da pesca. (Silva, 1985, p. 66)

1807 8 de Agosto Ofício (minuta) dirigido a José Moniz da Silva mandando prepara a barraca de banhos na Ericeira para a Princesa D. Carlota Joaquina.

Ao longo do século XIX a praia foi-se tornando cada vez mais uma moda da aristocracia, e da emergente burguesia, e a Ericeira foi um dos destinos preferidos para essa nova atividade, o lazer. É nessa época que surgem os mais variados relatos da sociedade que se encontrava a banhos como são os casos de Ramalho Ortigão ou Alberto Pimentel, que descrevem o dia a dia dos banhistas, entre passeios e banhos de mar se passava o verão pelas praias da Ericeira.

Ericeira - Fica a sete léguas de Lisboa e tem cerca de 700 fogos. Se exceptuarmos Olhão, no Algarve, é esta a terra mais açada de Portugal.

As ruas estão escrupulosamente varridas como as de um jardim. As mais pequenas casas têm as vidraças nitidamente lavadas e as paredes exteriores caiadas de branco.

Quasi ao meio da villa, sobranceira ao mar, fica n'um alto a capella de Santo Antonio, circundada de bancos, ponto de reunião dos banhistas á hora do pôr do sol e á do despontar da lua.

Para o norte da capella ha uma praia de banho, para o sul ha outra. A cada uma d'estas praias corresponde um bairro. A praia do sul, perfeitamente abrigada por uma cortina de rocha que a rodeia como um biombo, é a mais agradável, e o seu respectivo bairro o mais importante. Para o lado do norte ficam as pequenas casas quasi todas de um só pavimento, abarracadas.

A vida é extremamente commoda na Ericeira. As casas alugam-se com mobília, e pôde-se ter igualmente de aluguer a louça e a roupa de camas. Uma familia de quatro pessoas aloja-se commodamente por seis libras por mez. O preço do hotel é de 800 reis por pessoa com cozinha soffrivel e serviço regular. Ha um club e um pequeno theatro. (Ortigão, 1876, p.93)

A Ericeira, onde estou, é das praias mais pittorescas e beatificas do paiz. Aqui, a par de um amplo horisonte marítimo, de um bello espectáculo de ribas alterosas e de famas gigantescas, que fazem lembrar os destroços de um palácio de cyclopes desmoronado por um cataclysmo fonnidando, reina uma innocencia de costumes quasi patriarchal, uma simplicidade primitiva de hábitos e distracções, que nos purificam de quaesquer paixões ruins porventura adquiridas na vida podre de Lisboa.

Amanhece? O mar, lúcido e magestoso, encimado por um ceu formosamente crystallino, convida a procurar nas suas ondas franjadas de espuma a saúde, o aceio, a reacção salutar que subjuga os nervos e abre o apetite.

Emquanto os banhistas mergulham no oceano, n'ama ligeireza de toilette que, uma vez por outra, vem affirmar a innocencia de costumes dominante na praia, porque não escandalisa ninguém, fazem-se ao largo os barcos de pesca, que recolhem ao fim da tarde triumphantemente carregados de peixe fresco e saboroso.

O sol desabrocha, abre, e os banhistas vão procurar a sombra das arvores do Jogo da Bóla, o rocio nobre da villa, onde, não obstante a evidencia do logar, cada um de nós pôde amezendar-se n'um banco, tão real e perfeitamente como se estivesse em sua casa. (Pimentel, 1902, p.115)

Exemplos destas visitas Reais como foi registada nos Anais da Vila da Ericeira a presença da Rainha dona Maria II e seu Marido El-Rei Dom Fernando II em 1843 e mais tarde da Rainha Dona Amélia e dos infantes em 1891:

1843 4 de Setembro,...A Rainha D. Maria II, El-Rei Dom Fernando e toda a Família Real, vieram, neste dia, em visita oficial á Ericeira, havendo grandes festejos e manifestações de regozijo, tudo promovido pela Câmara.

A Família Real retirou pouco depois do pôr do Sol.

1891 27 de Julho,...Veio pela primeira vez á Ericeira a Rainha D. Maria Amélia de Orleans, acompanhada pelo Príncipe Dom Luis Filipe e Infante Dom Manuel, com reduzido séquito, Percorreram as ruas da Vila e dirigiram-se depois á Praia do Sul, onde a Rainha esteve a desenhar e aguarela, servindo-lhe de modelo um rapazito , filho de um pescador, a quem ela deu uma avultada esmola. Retiraram quase ao pôr do sol.

1908 8 de Outubro,... Veio à Ericeira, em visita oficial, El-Rei Dom Manuel II, Foi recebido pelas autoridades locais e muito Povo. Esteve no mirante do Parque de Santa Marta, percorreu alguns pontos da Vila e retirou ao cair da tarde. (Silva, 1985, p.87/97/103)

Já no século XX a Ericeira continuou a desenvolver o seu turismo, à medida que cada vez se reduzia a atividade da pesca e cada vez mais Ericeirences se dedicavam ao turismo de forma sazonal, é nessa altura que surge o Hotel de Turismo da Ericeira <sup>9</sup> que foi sendo ampliado ao longo dos anos e é já durante o Estado Novo que surge a Junta de Turismo da Ericeira, entidade que muito contribuiu para a divulgação e pelo incremento do turismo de qualidade naquela povoação marítima.



Figura 45. - Praia da Ericeira (in *Fotobiografia*, José Constatino Costa 2003)

### 1.8.2 O Surf na Ericeira

Os primeiros praticantes de Surf começaram a aparecer na Ericeira por volta dos anos 60, influenciados pelo espírito californiano e pelas magnificas condições naturais para a prática do surf que existem nas praias da Ericeira.

E foi crescendo ao longo das décadas seguintes, que a pouco e pouco se foi instalando na Ericeira uma comunidade de surf respeitada e que veio mudar para sempre a Ericeira, é o caso por exemplo de Nick Ulrichio que em 1982 fundou com o seu sócio Miguel Katzenstain a fábrica da Semente Surfboards em Ribamar, que vieram a impulsionar com a realização de provas nacionais e internacionais de Surf. A mais marcante, dessas provas, foi a organização do primeiro campeonato mundial de Surf WQS na Ericeira, em 1989.

Hoje surf representa uma das atividades mais importantes da economia da Ericeira e é responsável principal pelo incremento de turistas e de comércio nos últimos anos.

---

<sup>9</sup> Hotel de Turismo da Ericeira - Inaugurado em 1956 por Raul Duarte Gomes num antigo Chalet da família Ulrich, viria mais tarde a ser ampliado, passando a ser um ponto fulcral do turismo da Ericeira.

O turismo e as atividades ligadas ao Surf, têm sido uma grande alavanca para este desenvolvimento, tendo mesmo segundo o Presidente da Câmara de Mafra Hélder Sousa e Silva em entrevista ao Semanário *Expresso*, sido responsável pela criação de mais de 3000 empregos diretos, criados.

O impacto das atividades do surf na economia do concelho é significativa, uma vez que, segundo revela o autarca, já emprega mais de 3000 pessoas. Isto além das 11 fábricas de pranchas na Ericeira a produzir para todo o mundo (a marca Semente já existe há 40 anos). Parte desta mão-de-obra trabalha nas 11 lojas e nas marcas internacionais (por exemplo, Quick Silver e Billabong) que nos últimos anos se instalaram na região. Só o grupo Expomar emprega 400 pessoas. O presidente da Câmara Municipal de Mafra destaca também a existência de 21 escolas de surf licenciadas e os 280 alojamentos locais vocacionados para servir a comunidade de surfistas e mais 3 mil camas em hotelaria convencional, onde se incluem surf houses e hostels. O autarca refere ainda que há 40 startups instaladas na incubadora Ericeira Business Factory, algumas delas com projetos ligados ao surf. “Há todo um ecossistema ligado ao surf que tem vindo a crescer entre 10% e 20% ao ano, pelo que hoje faz sentido falar da Ericeira como uma surf city”

Sendo assim podemos concluir que o Turismo e o surf, fazem também eles parte integrante da recente História Marítima da Ericeira e vão com certeza marcar o futuro da Ericeira.

### 1.8.3 Ericeira e a Economia do Mar.

Como vimos, o mar sempre foi historicamente responsável pelas principais actividades económicas da Vila, da Ericeira. A pesca, o comércio marítimo, e mais recentemente o turismo e o surf, são as actividades mais marcantes naquele local.

As vantagens competitivas da Ericeira são evidentes, localizada no Concelho de Mafra onde se têm vindo a verificar alguns dos melhores indicadores económicos do País, situada a 23 minutos da capital do país e a 39,3 kms, bem dotada de estradas e infraestruturas e integrada na área metropolitana de Lisboa com 2,8 Milhões de pessoas (potenciais consumidores e mão de obra), sendo o município com a população mais jovem e com mais população com idade activa, com um custo de mão de obra atractivo e qualificado e um baixo custo por m<sup>2</sup> e tem tido nos últimos anos uma população residente crescente. Em termos económicos, Mafra tem um conjunto de empresas com vocação exportadora, sendo um município atractivo para a instalação de negócios possuindo mais de 9000 empresas distribuídas por 16 sectores de actividade que em 2014 facturaram 1.800.000.000€. O concelho tem uma ferramenta importante para o incentivo à dinamização económica e ao investimento, o Minvest que entre os sectores prioritários, para o investimento, que inclui o Mmar, dedicado ao apoio deste sector, apostando nos seguintes eixos estratégicos: Pesca local; Aquicultura ; Industria transformadora: Energias renováveis; Actividades Educativas e de Investigação; Actividades desportivas; Turismo e Lazer; Biotecnologia; Recursos Minerais.(FFC, SA , 2016[Web page])

É por estas razões, que quando o País define na sua estratégia de futuro apostar na economia do mar deve olhar para a vila da Ericeira como um exemplo, do que foi a sua história, do que está a ser o seu presente, mas também das oportunidades que surgem para o futuro, analisando o que já foi feito, mas acrescentando novas ideias, para que este sector, possa ter uma relevância ainda maior no futuro. Com uma Economia do Mar sustentável e que promova o

desenvolvimento da sociedade e acompanhando aqueles que são os objectivos do país estabelecidos na Estratégia Nacional para o Mar:

- Recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-ativo e empreendedor;
- Concretizar o potencial económico, geo-estratégico e geo-político;
- Criar condições para atrair investimento, nacional e internacional;
- Promover o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial;
- Aumentar, até 2020, a contribuição direta do setor mar para o PIB nacional em 50%;
- Reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional, estimulando o desenvolvimento de novas áreas de ação;
- Consagrar Portugal, a nível global, como nação marítima e parte incontornável da PMI e da estratégia marítima da UE.

Pois é nesses 7 objetivos, adaptados à realidade local da Ericeira em que se devem centrar, os esforços de dinamização da Economia do Mar na Ericeira.



Figura 46.- Surf Kelly Slater Ericeira in Ericeira Surf MAG Fotografia Afonso Tornelli



## 2. A Coleção

### 2.1. Coleção Marítima do Arquivo-Museu da Misericórdia da Ericeira.

Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira

Desde a sua instituição no ano de 1678, a Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, vem acumulando recordações, documentos e espólios diversos, não só da sua actividade principal ligada à solidariedade social, mas com diversas doações que regularmente lhe concedem.

Esse importante acervo, foi então reunido e disponibilizado às populações através da criação de um Museu há 82 anos.

O AMSCME foi fundado em 01 de Junho de 1937. Temos de enaltecer o trabalho, daqueles que tudo fizeram para reunir estas peças, garantindo a sua conservação e exposição. Foi um contributo muito importante para o conhecimento da História da Vila da Ericeira. Entre eles saliento o Sr. Joaquim Cascais Franco que foi talvez o principal responsável pelo museu, mas também, o investigador Jaime Lobo e Silva e António Bento Franco.

Foram-lhe destinadas duas salas, ocupando hoje a totalidade das divisões do edifício, que estão organizadas nos seguintes núcleos museológicos sendo dois deles muito relevantes para a história Marítima da Ericeira o Núcleo e Arquivo Histórico e o Núcleo Marítimo.(AMSCME, [Web page])

#### **Núcleo Histórico**

Destaque muito especial para o original do foral concedido à Vila de Ericeira em 1513 por D. Manuel I, peça de grande beleza pelas suas iluminuras. Existe também um espaço dedicado ao embarque da família Real, para o exílio, em 5 de Outubro de 1910 e uma área do tema “música”, com relevo para um conjunto de ocarinas.

#### **Arquivo Histórico**

Comporta milhares de documentos, a partir do século XV, cujo elevadíssimo interesse é comprovado por numerosos livros e outros trabalhos de historiadores e pesquisadores a que serviram de base.

#### **Núcleo Marítimo**

O maior interesse centra-se numa elegante e espectacular lancha construída em 1925 por José da Luz (o Parda da Assenta) porventura a única existente oriunda daquele estaleiro. Enfoque também para uma valiosa bússola do século XVIII, possivelmente única.

#### **Núcleo/ Arquivo Histórico**

1º Foral da Ericeira - Cópia (O original está na Torre do Tombo)

Foral da Ericeira de D. Manuel. - Original

Livros de Visitações Pastorais

Fotografias Antigas da Ericeira

Fotografias e documentação referente à partida da família real para o exílio.

#### **Achados Arqueológicos**

Achados Pré-Históricos - Silex, Machados, fragmentos dispersos.

Árula Votiva Romana

**Núcleo Marítimo**

Agulhas para fazer redes de pesca.

Votos de Pescadores-Pintura (Sec.XIX e Sec. XX)

Réplicas de embarcações do Porto da Ericeira

Réplicas de Outras Embarcações

Aparelhos de Navegação Marítima (AMSCME, [Web page])



Figura 47. - (AMSCME - Acessórios náuticos, agulhas para fazer redes de pesca)



Figura 48. - (AMSCME - Cerâmica Romana Sec. I /II d.c.)





Figura 50. - (AMSCME - Instrumentos de navegação)



Figura 51. - (AMSCME - réplicas de embarcações)

## 2.2. As peças dispersas de História Marítima da Ericeira

Consultando o Portal do Arqueólogo, podemos observar diversas peças achadas na Ericeira, sendo que a maior parte delas está relacionada com a História Marítima da Vila.

Como podemos verificar na lista em anexo, existem desde canhões, balas de mosquetes, cerâmicas e âncoras:

Nome	CNS	Coluna3	Coluna4	Tipo	Ano Ach	Detalhe	Local	Época	Depositário
"Alchemist Emden" (1978) - Ericeira	36286	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
"O Que Deus Quiser" (1873) - Ericeira	36284	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Arriba - Praia da Ericeira - Fumas	36192	1	0	Muro	2009	Cerâmica	Mafra/Ericeira	Moderna	?
Ericeira	6206	0	1	Achado(s) Isolado(s)	1904	Lápide	Mafra/Ericeira	Romana	MNA
Ericeira - "Turco"	23016	0	0	Achado(s) Isolado(s)	2006	Placa/Disco	Mafra/Ericeira	Islâmica	?
Ericeira - Jarra espanhola	28643	0	0	Achado(s) Isolado(s)			Mafra		SOVE
Ericeira - Pegulhos	28573	0	0	Outros			Mafra/Ericeira		
Ericeira - Portão das Sapateiras	33723	1	0	Âncora			Mafra/Ericeira		
Ericeira - Rua Florêncio Granate	10277	0	0	Achado(s) Isolado(s)			Mafra/Ericeira		
Ericeira - Rua do Joinal	33509	0	1	Vestígios de Superfície			Mafra/Ericeira		
Ericeira - escovém e aro de escovém	36187	0	0	Achado(s) Isolado(s)			Mafra/Ericeira		
Ericeira - Âncoras	22562	0	0	Achado(s) Isolado(s)			Mafra/Ericeira		
Ericeira 1	24217	0	0	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Ericeira 2	28534	0	0	Âncora			Mafra/Ericeira		
Ericeira 3	28544	0	1	Canhão			Mafra/Ericeira		
Ericeira 4	31372	0	1	Achado(s) Isolado(s)			Mafra/Ericeira		
Fumas da Ericeira	28542	0	0	Canhão			Mafra/Ericeira		
Naufrágio (1788) - Ericeira	30661	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Naufrágio (1857) - Ericeira	36278	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Naufrágio (1864) - Ericeira	36280	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Naufrágio (1870) - Ericeira	36282	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Naufrágio (1871) - Ericeira	36283	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Naufrágio (1876) - Ericeira	36285	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Naufrágios (1755) - Ericeira	36277	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Naufrágios (1864) - Ericeira	36279	0	1	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Porto da Ericeira - terra sigillata	36191	1	0	Achado(s) Isolado(s)			Mafra/Ericeira		
Porto da Ericeira - âncoras	36190	1	0	Achado(s) Isolado(s)			Mafra/Ericeira		
Praia da Baleia - Ericeira	24215	0	0	Naufrágio			Mafra/Ericeira		
Praia do Norte - Ericeira	24216	0	0	Achado(s) Isolado(s)			Mafra/Ericeira		

Figura 52. - (Portal do Arqueólogo - Listagem achados Ericeira)

CNS22082 – O Astrolábio «Ericeira» achado na praia de São Julião em 1983 pelo Sr. Sardinha Alves e que foi um dos primeiros Astrolábios do tempo dos descobrimentos descoberto em Portugal e foi objeto do meu estudo para o Seminário de História Náutica no âmbito deste mesmo Mestrado.

CNS 23016 – -Turco- Placa / disco (chumbo?) com efígie, de origem turca ou norte africana (?). (no entanto está datada da época moderna)

CNS24215 - 1998 - Praia da Baleia - Conjunto de achados que sugerem sítio de naufrágio. Artilharia: núcleo de canhões. Eventual relação com os CNS 28542 e CNS 28544.

CNS24216 – 1998 Âncoras (2) com cepo de madeira; 1 âncora recente. (Época Moderna/Contemporânea)

CNS28542 - Fumas da Ericeira -Dois canhões em ferro e uma âncora com cerca de 3 metros. Eventual relação com o núcleo de canhões CNS 24215 e os 3 canhões CNS 28544.

CNS24217- 1998 - Ericeira1 - Casco de madeira.

CNS28534 – 1993- Ericeira 2- Âncora de manilha. Presumível naufrágio, vista a profundidade do achado (batimétricas de 200 a 300 metros). Achada e recuperada pelo arrastão "São Jacinto" em 1993.

CNS 28544 - Ericeira 3 - Núcleo de 3 canhões de ferro; dimensões: comprimentos totais: 280 cm, 280 cm; 280 cm. Sugere sítio de naufrágio. Eventual relação com os CNS 28542 e CNS 24215.

CNS31372 - Ericeira 4 – 1955 Achado fortuito de canhão de bronze e madeira, associáveis a sítio de naufrágio.

Achador: pescador de Paço d'Arcos não identificado.

CNS36190 – 2010/11Porto Ericeira Identificaram-se duas âncoras de médias dimensões – (Época Moderna)

## As pesquisas Arqueológicas Subaquáticas.

As águas da Ericeira tiveram ao longo dos tempos uma atividade marítima muito relevante, por essa razão é difícil confirmar a proveniência de um conjunto de achados isolados que foram sendo encontrados ao longo dos anos. Foram também realizadas algumas missões de arqueologia subaquática, com o objetivo principal de localizar a Nau Nossa Senhora da Conceição (1621):

### Missão ROBO 2000 - (2000)

Esta missão, liderada por Jean-Yves Marc Blot, tratou-se de uma prospeção geofísica que tinha como objetivo «Localizar a Nau da Carreira da Índia, *Nossa Senhora da Conceição*, naufragada ao largo da Ericeira em 1621 quando regressava de Goa, após um combate com navios muçulmanos.» e teve os seguintes resultados:

A descoberta de pedaços de madeira por pescadores de Peniche serviu como ponto inicial da pesquisa. Os sensores revelaram um fundo marinho homogéneo (lama ou areia fina) com elevações muito raras, tendo sido localizada uma única elevação maior, a 55-60 m de profundidade. A anomalia magnética correspondente não foi definida por ter sido localizada à distância. Fica em aberto a possibilidade de um levantamento por mergulho, embora das características da imagem de scan apontem para uma formação geológica. Independentemente da origem da anomalia, os resultados de uma prospeção visual abrirão caminho para um levantamento final da área, uma vez que suas características são altamente favoráveis a um levantamento geofísico.(Blot, 2000, [Web page])

### Missão Minibex / CNANS (2001)

Esta missão, também liderada por Jean-Yves Marc Blot, tratou-se também de uma prospeção geofísica do Cruzeiro Minibex que incluiu uma prospeção nas ilhas berlingas ( na tentativa de encontrar umas embarcações do período Romano) e que tinha o objetivo de continuar a «prospeção com sonar lateral iniciada em 2000 e reconhecimento de anomalias ou peguilhos assinalados na zona, integrando-se os trabalhos na problemática arqueológica associada ao afundamento da Nau *Nossa Senhora da Conceição* (1621)» e que teve os seguintes resultados:

Foi relocalizado o afloramento detectado em 2000, situado a cerca de 3 milhas da costa, a cerca de 60m de profundidade, fora do alcance de um mergulho clássico com ar, na altura interpretado como sendo de origem natural. Foi feita a cartografia sonar de uma nova zona a NO da Ericeira em torno de um ponto situado a 3 milhas da vila, numa zona onde um pescador assinalou um peguilho com madeira, em profundidades situadas entre os 28 e 45 metros. Os dados recolhidos vêm completar prospeção sonar/magnetómetro de 2000 e permite caracterizar duas zonas, a primeira situada mais perto da costa, com extensos afloramentos rochosos atestando o fraco nível de assoreamento; a segunda a partir da batimétrica de 50 metros, constituída por uma planície de areia com diversos níveis de textura (zonas de areia fina contrastando com áreas de areia).(Blot, 2001, [Web page])

### O Projeto «Ericeira: Mar de História»

O projeto Ericeira-Mar de História foi impulsionado pelo ICEA (Instituto da Cultura Europeia e Atlântica) com a colaboração das seguintes entidades CEMar da UAL e o ISR/IST e foi

liderada por Mário Jorge Rocha de Almeida e Adolfo António da Silveira Martins e teve como investigador Luís Sebastião.

A primeira campanha em 2010 tinha como objetivo «a identificação dos destroços da Nau *Conceição*, e o conhecimento da conjuntura histórica em que se dá o naufrágio e que se vetoriza em problemáticas associadas aos navios de torna viagem da Índia.» e teve os seguintes resultados:

A prospeção permitiu a recuperação de algumas peças arqueológicas dispersas relacionáveis com a Nau *Conceição*. Foi feito um mergulho de avaliação do local anteriormente sinalizado, tendo-se verificado a estabilidade dos níveis de assoreamento, com posterior recolha de espólio (15 balas de mosquete em chumbo, dois fragmentos de cerâmica (um grosseiro e o outro fino e vidrado) e um artefacto em bronze (provavelmente um Tsuba).O espólio foi depositado no DANS, para tratamento (Martins, 2010, [Web page])

Estes resultados foram sem dúvida animadores, pelo que levaram a uma nova campanha no ano seguinte em 2011, liderada pelos mesmos investigadores que tinha os seguintes objetivos: «Prospeção arqueológica sistemática por deteção remota, nomeadamente o mapeamento da superfície do leito marinho frente à Ericeira, com um sonar de varrimento lateral e magnetometria. Trata-se do primeiro passo para construir a carta arqueológica da região.» mas infelizmente não teve grandes resultados:

Foram feitas tentativas de leitura por sonar mas, devido a má configuração da instalação e às condições adversas da ondulação, os resultados obtidos foram deficientes. Também o registo de dados por magnetómetro sofreu um revés, sem ter sido possível recolher dados.(Martins, 2010, [Web page])



### **2.3. As peças a criar para o Museu Marítimo da Ericeira**

Será necessário criar um conjunto de novas peças museológicas, que ajudem o visitante a compreender, os vários momentos históricos que compõem o primeiro capítulo desta dissertação. Sendo assim proponho:

Ericeira Fundação e Antiguidade: a criação de uma modelo em três dimensões que exemplifique como seria a vila da Ericeira e o seu porto durante a Época Romana e por outro lado fazer uma reprodução do 1º foral da vila (que está nos ANTT com a correspondente transcrição).

Embarcações típicas da Ericeira: acrescentar, ao conjunto de réplicas do AMSCME, a construção de uma réplica de maiores dimensões de uma “Rasca”.

Para a Ericeira e a Pesca: uma exemplificação das artes de pesca, com recurso a vitrines transparentes, ao estilo das que se fizeram no Museu Marítimo de Sesimbra.

Época da Expansão e dos Descobrimentos: Com recurso às novas tecnologias, criar uma simulação do que foi a Batalha e conseqüente Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição em 1621.

Porto de Comércio: Uma réplica de uma “Rasca” com um corte no través, para que se possa ver como eram acondicionada a mercadoria transportada por estas embarcações.

Personagens da Ericeira ligadas ao Mar: Um ecrã interativo, onde se inserissem dados sobre os homens do mar da Ericeira, desde pescadores, Marítimos ou Grandes Senhores.

Partida da Família Real Para o Exílio: Ericeira: Neste caso uma réplica da barca “Bonfim” em tamanho real e um video, baseado nas imagens da Cinemateca Portuguesa e dos arquivos Gaumont/Pathé, contando a história da partida da família real para o exílio.

O Turismo e o Surf: Existe uma maquete com um mapa interativo no núcleo da Reserva Mundial de Surf, na antiga sede da UCAL na Ericeira que poderia ser transferida para o Museu Marítimo da Ericeira.



### **3. O Projeto Museológico.**

#### **3.1. Condições presentes no Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira**

O objetivo inicial do projeto de um Museu Marítimo da Ericeira, é aproveitar o espólio do AMSCME que faz parte da História Marítima da Ericeira, acrescentando peças museológicas que se encontram dispersas e elementos museológicos novos, desenhando um percurso histórico e cronológico que ajude a transmitir, aos locais, aos portugueses e aos estrangeiros que nos visitam, a rica História Marítima da Ericeira.

Diagnóstico da exposição atual do Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira.

A exposição encontra-se exposta em várias salas anexas à igreja da Misericórdia, uma das salas, na zona sul do Museu, está dedicada à história marítima contendo as réplicas de embarcações, contam também com um barco ao centro da sala e ainda uma coleção de instrumentos náuticos. Esta sala contém alguns problemas, como a iluminação direta pelas janelas (aberta à rua sem protecção dos raios ultra-violeta, bem como as vitrines e o espaço de circulação exíguo, também não existem textos que ajudem o visitante a conhecer as peças que estão a ver, apenas algumas tabelas em papel nos informam (com pouco detalhe), de que peça se trata. Na zona sudoeste do museu, existe uma outra sala com quase nenhuma iluminação natural, (apenas algumas pequenas janelas) onde vamos encontrar dispostas outro conjunto de peças relevantes como a árula romana ou um núcleo referente à partida da família Real, no entanto tal como a sala anterior, as informações para os visitantes, são quase inexistentes, apenas as tabelas em papel nos informam de que peça se trata. No andar superior, em conjunto com uma bela coleção de arte sacra, podemos encontrar um conjunto de quadros de ex-votos, e o 2º Foral da Vila da Ericeira.

Condições presentes e as obras de restauro

Temos de salientar, que atualmente o AMSCME, se encontra neste momento em obras de restauro, pelo que as condições em que se encontrava, antes desta obra, e as condições que vamos encontrar, após as obras de restauro, vão ser diferentes. Sabemos também que vai ser feito um esforço para recolocar as peças com maior cuidado museológico, com o apoio de um arquiteto.



## 3.2 Museu Marítimo da Ericeira - Equipamentos expositivos

A museologia tem, nos últimos anos, beneficiado muito do advento das novas tecnologias, os museus estão cada vez mais interativos, no entanto deve sempre ser tido em conta um equilíbrio entre o espólio, a comunicação tradicional e comunicação através de novas tecnologias, para que, por um lado o museu se adapte aos novos tempos, mas que por outro lado não perca a sua identidade histórica.

É também importante referir que o Museu deve seguir o enquadramento legal vigente no nosso país, refletido na lei quadro dos Museus Portugueses 47/2004, bem como as recomendações das organizações internacionais como a Unesco, o ICOM (International Council of Museums) e finalmente o ICMM (international Council of Maritime Museums).

Sendo assim a ideia é criar uma simbiose, entre métodos de exposição tradicionais, (expositores, vitrines, com textos e tabelas de fácil leitura) e métodos de exposição contemporâneos (painéis interativos, videos , imagens 3d, Multimédia Sonora)

O planeamento do equipamento expositivo deve ter em conta a adequação ao acervo, ao edifício e à área expositiva. Deve também ter em consideração a tipologia da coleção, as suas dimensões, o seu volume e as suas características físico-químicas. Os equipamentos expositivos devem proporcionar um ambiente seguro, para acervo e para os visitantes, que contribua para a manutenção das condições ambientais, devem ser invioláveis nas áreas de exposição mas devem permitir a realização de inspeções periódicas e manuseamento dos bens culturais expostos. Têm a função de proporcionar apoio adequado aos objetos para impedir as tensões físicas (choques, abrasão, vibração) mas a sua aparência não deve sobressair em relação ao objeto exposto, pois a atenção do espectador deve voltar-se para o objeto e não para o suporte. (Conde, 2011, p. 82)

Com recurso a paredes falsas e vitrines embutidas, vamos colocando as peças a expor, com textos impressos nas paredes, que ajudem o visitante a entender as peças que estão a visualizar.

As cores predominantes, como não podia deixar de ser devem ser o Azul e o Branco, cores emblemáticas da Vila da Ericeira e que remetem para o Mar (Azul) e a Vila (Branca), cores que ajudam por criarem um contraste que pode ser utilizado, para salientar os textos e para desenhar o percurso expositivo. Deve todo o espaço ser uniforme e com a utilização dos mesmos elementos de design.

Devem também ser criadas indicações de percurso, facilmente identificáveis pelo visitante. (Ver imagens)

### 3.2.1 Tabelas

Relativamente às tabelas, o contraste de cores será sempre a melhor opção e o texto deve ser curto e esclarecedor, as cores escolhidas deverão ser sempre o Azul e o Branco.

A tabela é um elemento muito importante, dentro do espaço expositivo e como tal deve ser clara e simples, tal como todo o design de comunicação. Esta, é o elemento essencial para identificação de uma peça, sendo assim, como um bilhete de identidade e é nela que o visitante procura saber os “dados pessoais” como a autoria, o título e data de execução. Desta forma é necessário que a informação nela

contida seja apenas essencial como o autor, o título da obra, a tecnologia aplicada, o local e data de execução e número de inventário, mas também que seja acessível a todos os visitantes. (Conde, 2011, p. 87)

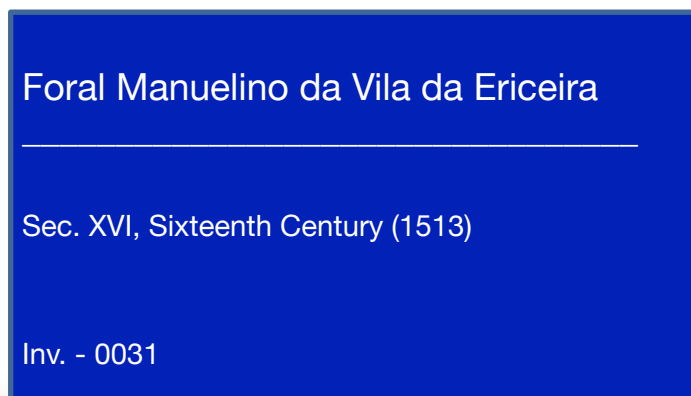


Figura 53. - Exemplo de tabela - Museu Marítimo da Ericeira

### 3.2.2 Textos (de contextualização dos espaços /Salas Vitrines)

Relativamente aos Textos, recorrendo a painéis impressos, seja à entrada para dar a contextualização dos espaços ou dentro das vitrines, onde estão expostas as peças, de forma a enquadrar a peça, no tempo e no espaço.

Os textos da exposição, são importantes para quem quer ter uma informação mais completa sobre as peças que está a observar, por isso devem estar visíveis, de forma impressa nas paredes falsas ou dentro das vitrines, e desta forma vão ajudar o visitante a interpretar melhor a exposição.

Estes textos terão de conter uma mensagem capaz de chegar a todo o tipo de públicos, não interferindo com o espaço expositivo nem com a leitura das obras de arte. (Conde, 2011, p. 92)

Também devem ser elaboradas folhas de sala<sup>10</sup> onde deve ser disponibilizada uma informação mais completa para aqueles que não querem nem recorrer aos audio-guias nem às visitas guiadas. (Devem ser feitos em material resistente para não se deteriorarem com facilidade)

---

<sup>10</sup> Folhas de sala ou textos de sala, são a impressão de um texto geral sobre a sala onde está disponível, consistem na impressão de determinado texto num suporte portátil que é disponível sobre determinada(s) peça(s) presente(s) na sala. Existem variadas formas de disponibilizar estes textos, podendo ser disponibilizados através de uma folha impressa A4, num suporte rígido móvel ou na forma de um folheto. A nossa proposta passa pela impressão destes textos, numa folha de papel A4, em três tipos de versões: português, inglês e em Braille.

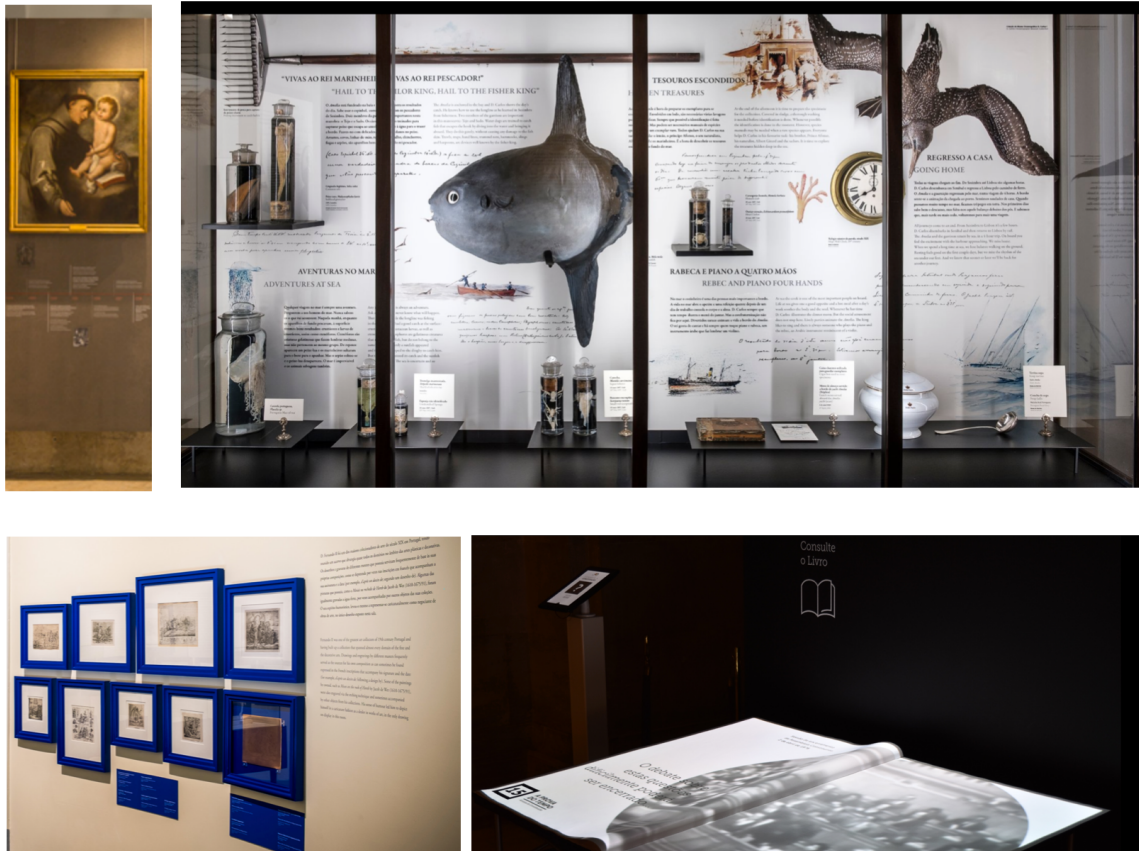


Figura 54. - Exemplos de projetos Museográficos - Arquitetura P09 Atelier.

### 3.2.3 Outros Equipamentos Expositivos ( Vitrines, Plintos, Iluminação)

As vitrines deverão ser de dois tipos, ou em janela ou em vitrine destacada, de forma a salientar as peças.

No caso da exemplificação das artes de pesca, deverá ser seguido o bom exemplo do Museu Marítimo de Sesimbra em que as vitrines transparentes, demonstram a complexidade das artes de pesca.

Relativamente à iluminação, deve ser suave e focada nas peças. Dependendo da sensibilidade de cada peça, deverá ser equacionada a utilização de filtros que possam controlar a quantidade de luz a que cada peça deverá ser exposta.



Figura 55. - Exemplos de projetos Museográficos - Arquitetura P09 Atelier.

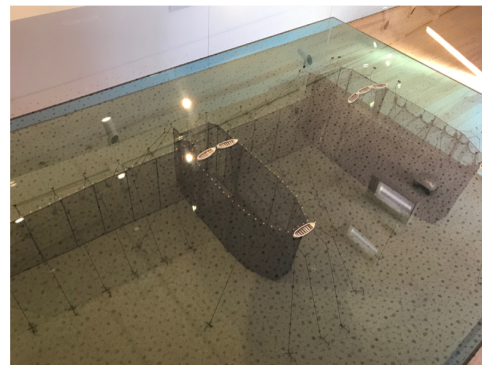


Figura 56. - Museu Marítimo de Sesimbra.

### 3.2.4 Comunicação ( Audio-guias, Videos, Touch-screens interativos)

A interatividade do Museu, deverá estar presente em livros interativos, (onde poderá contar uma história de forma mais aprofundada), videos onde se explica um determinado evento, ou ainda Touch-Screens interativos em estilo de jogo, para cativar a atenção dos visitantes mais jovens.

Os audio-guias são também uma solução a adotar, para que o percurso cronológico seja acompanhado de uma explicação histórica em várias línguas.

### 3.2.5 Espaços de Serviços ( Investigação, Conservação, Serviço Educativo, Reservas)

Será também muito importante destinar espaços de serviços que permitam ao Museu realizar as funções que lhe estão destinadas.

Deverão assim ser tidas em conta a disponibilização de espaços para investigadores, espaços para os serviços externos de conservação, espaços para os serviços educativos e finalmente espaços destinados às reservas do Museu.



### 3.3 Divulgação ( Logotipo, Sítio da Internet, Publicações, Publicidade)

A divulgação do Museu deverá começar por publicidade, em painéis outdoor, e Mupis nos pontos de maior tráfego da vila da Ericeira. Também a elaboração de folhetos e trípticos que possam ser distribuídos pelos locais mais frequentados por turistas, Hotéis, Restaurantes, Transportes.

Deverá, também, ser publicado um Catálogo do Museu.

#### 3.3.1 O Logotipo

Para a elaboração do logotipo, foi escolhida a cor azul, o azul não só representa o Mar como representa também a Ericeira por ser a imagem de marca da sua arquitetura.

Relativamente à forma representa-se o Mar e as Ondas, ao mesmo tempo que se introduz no logotipo três letras sobrepostas duas letras M e um E que representam o nome do Museu: Museu Marítimo da Ericeira.



Figura 57. - Proposta de Logotipo - Museu Marítimo da Ericeira

#### 3.3.2 Sítio da Internet

O sítio da Internet deverá cumprir uma função informativa, salientando os ex-libris do museu, deverá ser compatível com as novas plataformas de comunicação telemóveis e tablets.

Deverá estar disponível informação sobre o museu, fotografias do espaço, das peças mais relevantes e da área de exposição, mapa de localização, horários, planta do Museu, normas de visitas, eventos e exposições temporárias, informações sobre o serviço de documentação e publicações efetuadas e contactos.

Deve ser disponibilizada uma versão em Português e outra em Inglês.

Um bom exemplo de sítio da internet do Museu Nacional Marítimo de Amsterdão [www.hetscheepvaartmuseum.com](http://www.hetscheepvaartmuseum.com) que para além de salientar os pontos principais do Museu vai apresentando novidades regularmente, incentivando os visitantes a repetirem as visitas ao Museu, bem como apresenta as várias opções de visitas guiadas e audio-guias.

### 3.3.3 Publicações

Penso que todos os museus deveriam ter um catálogo, para que o visitante possa, para além da visita, ter tempo em casa de descobrir mais pormenores do Museu que visitou.

Por outro lado deve o Museu incentivar publicações sobre os temas que compõem o Museu, neste caso penso que a colaboração da Editora Mar de Letras pode ser imprescindível, pois pode re-editar e re-publicar as suas edições relacionadas com os temas apresentados no museu, bem como publicar novas edições sobre temas ainda não publicados.

Sendo assim a elaboração catálogo da exposição, exigirá realizar uma investigação cuidada e profunda sobre os objetos e sobre a coleção, fotografar todas as peças, contratar um designer gráfico ou uma empresa da mesma área para a sua elaboração.

Também devem ser criados folhetos informativos, um folheto desdobrável tríptico onde a informação sobre a coleção venha explicada e se apresentem os principais elementos em exposição, horários, planta da área expositora, um mapa de localização e um link para o site de internet deve também ser adicionado. O texto deve ser em Português e em Inglês.

### **3.4. Conservação, Segurança e Acessibilidades**

#### **3.4.1 Conservação**

O Estado de conservação das peças do Museu Marítimo da Ericeira, deve ser uma das principais preocupações dos curadores do Museu, por esta razão, todos os sistemas de iluminação, ar condicionado, vitrines de exposição (climatizadas ou não) de forma a garantir essa conservação. Deverá ser também criado um espaço para as peças de reserva, também ele climatizado.

A conservação dos bens culturais, obedece a normas e procedimentos de conservação preventiva elaborados por cada museu.

Conservação preventiva deve ser uma das prioridades das atividades de um museu. A prática continuada e correta de um plano de conservação preventiva assegura a estabilidade dos acervos tornando assim possível o seu estudo, divulgação e exposição.

A conservação pode ser abordada por dois pontos: conservação da área expositiva e conservação da coleção. (Conde, 2011, p. 94)

Sendo assim para a conservação da área expositiva, devemos-nos preocupar com a conservação do edifício do Museu e dos elementos que albergam as peças, por outro lado deve ser também garantida a conservação das peças recorrendo ao restauro das mesmas quando for necessário.

Para isso o museu deverá contratar os serviços de um gabinete de restauro externo que possa ir avaliando e conservando as peças do museu.

#### **3.4.2 Segurança**

É importante que no planeamento de um museu sejam tidas em conta todas as regras e desenhe um plano de segurança.

Criando assim condições de segurança que assegurem a proteção e integridade dos bens culturais, depositados no Museu, dos visitantes, dos funcionários e das próprias instalações.

Devem por esta razão ser assegurados, sistemas de incêndio e câmaras de segurança, que são também imprescindíveis ajudas para garantir que as peças não se deterioram e que garantam a segurança das peças contra roubos, incêndios ou catástrofes naturais.

Deverá ser equacionada a opção de vigilância nocturna, ou apenas video-vigilância com contacto direto com o posto de GNR da Ericeira.

#### **3.4.3 Acessibilidades**

É muito importante que o Museu garanta a acessibilidade física e intelectual a todos os visitantes, por esta razão devem ser criadas condições para que visitantes portadores de deficiências ou idosos possam visitar o museu em condições de segurança. Para que se torne um museu inclusivo.

Por isso, com o apoio das associações especializadas, devem ser criadas rampas de acesso, guias e textos em Braille e casas de banho para pessoas com mobilidade condicionada.

## 4. Concretização

### 4.1. Escolha da Localização, estudo de viabilidade e parcerias.

A escolha da localização do Museu Marítimo da Ericeira, dependerá sempre das entidades oficiais, este trabalho apenas pretende dar algumas ideias de localização, mas o mais importante é que o Museu se venha a concretizar, num espaço que dignifique a coleção

O apoio das Entidades Públicas, Municipais e Estatais, será essencial para se conseguir avançar com este projeto.

#### 4.1.1 Enquadramento institucional, Apoios e Financiamento

O enquadramento institucional do Museu deve ser decidido entre as entidades competentes, Câmara Municipal de Mafra, Santa Casa da Misericórdia da Ericeira.

No entanto penso que a vertente contribuição solidária dos visitantes Arquivo-Museu para a ação da própria SCME, não deve ser perdida no novo Museu.

Relativamente a apoios e financiamento, podemos tomar como exemplo o Museu Marítimo de Sesimbra que teve os seguintes apoios:



Figura 68. - Apoios Museu Marítimo de Sesimbra

É preciso ter em conta que tanto o QREN como o PROMAR, foram dois programas que já terminaram, mas que são exemplos para o enquadramento do projeto, no que diz respeito a candidaturas para financiamentos de programas públicos, neste momento existe o QREN 2020 e o Fundo do Mar, (que veio substituir o PROMAR).

Existem também outro tipo de apoios, que podem ser relevantes para o sucesso do projeto, os Apoios Privados. Fundações, ou Mecenas; Tanto empresas, como pessoas em nome individual, que queiram contribuir para a divulgação da História Marítima da Ericeira, e para a sensibilização da comunidade para os assuntos relacionados com o mar.

#### 4.1.2 Parcerias

Faria sentido divulgar e incentivar a MUSEAM uma rede de museus marítimos no nosso País que vai ajudar a que todos portugueses e estrangeiros conheçam melhor a rica história marítima portuguesa. Uma rota de Museus Marítimos, que percorre a Costa Portuguesa, onde se contam: o Museu de Marinha em Lisboa, (e o seu polo de Almada, com a Fragata Dom Fernando II e Glória), o Museu Marítimo de Almada, o Museu Marítimo de Sesimbra, Ílhavo, Museu do Mar em Cascais e o Museu Marítimo da Ericeira, Museu de Portimão, Museu de Vila do Conde, Museu Dr. Joaquim Manso Nazaré, Eco-Museu do Seixal, entre muitos outros.

## **4.2 Projeto do Museu Marítimo da Ericeira, hipóteses de localização.**

### **Reprogramação/definição de um novo espaço expositivo.**

#### Escolha do espaço

Perante o diagnóstico feito às condições presentes das peças no AMSCME, proponho fazer uma nova “Casa” para albergar a coleção. Para tal, seria necessário situá-la num novo espaço, colocá-la numa nova localização, um novo museu que pudesse enaltecer a História Marítima da Ericeira.

A localização escolhida para albergar o novo Museu, dependerá de vários factores: A disponibilidade do espaço, a adequação da transformação do espaço em Museu, o custo da transformação. Por isso será necessário analisar as vantagens e desvantagens de cada uma das localizações para tomar uma decisão final.

As localizações identificadas neste estudo são as seguintes: O Forte de Nossa Senhora da Natividade; Espaço atual do AMSCME com obras de adaptação; a Sala Atlântico do Parque de Santa Marta.

Relativamente ao Forte de Nossa Senhora da Natividade, o espaço apresenta logo a grande vantagem de ele próprio fazer parte da História Marítima da Ericeira, a sua localização junto ao Mar e ao Porto, ator principal desta história, é outra vantagem. Como pontos negativos temos a disponibilidade do espaço que tem sido cobiçado pelas mais diversas entidades, o espaço limitado e sensibilidade histórica que deve ser preservada.

No caso do AMSCME apresenta a vantagem de ser já o espaço de um Museu, reconhecido como tal pela população e pelas autoridades competentes, a sua localização, no centro da vila, também é uma vantagem importante facilitando o acesso dos visitantes, como ponto negativo devemos salientar, a sensibilidade histórica do conjunto histórico da Igreja da SCME, que deverá ser protegido e o espaço reduzido para a implantação do Museu, sendo por isso necessário fazer um piso inferior e um superior.

Finalmente o a Sala Atlântico do Parque de Santa Marta, que apresenta vantagens pela proximidade do Mar e do circuito turístico da Ericeira, o facto de ser um local de construção recente, e a dimensão do espaço e possibilidade de expansão futura.

#### 4.2.1 Hipótese 1 – Forte de Nossa Senhora da Natividade



Figura 58. - Forte de Nossa Senhora da Natividade



Figura 59. - Forte de Nossa Senhora da Natividade (Museu Marítimo da Ericeira - Render)

O *Forte de Nossa Senhora da Natividade*, seria a localização preferencial para hospedar o Museu Marítimo da Ericeira, a história do Forte aliada à proximidade do Mar e do Porto de Pesca, seriam factores que só por si fariam com que esta localização sobressaísse, em relação a todas as outras.

Este Forte, foi erguido em 1706, no reinado de Pedro II (1683-1706), com o objetivo de defender o porto e praia dos Pescadores. Em 1821 encontrava-se em mau estado de conservação e abandonado.

Nesse período, o relatório de inspeção de 1823 deu conta de que o lado sul do forte desabara parcialmente e que se encontravam arruinadas as duas rodas dos reparos das 2 peças de artilharia. No

ano seguinte (1824), encontrava-se guarnecido por 1 sargento e 5 soldados da 6.<sup>a</sup> Companhia de Veteranos.( Cruz, 2014, [Web Page])

Durante a Guerra Civil (1828-1834) entre os partidários de Dom Miguel I e Dom Pedro IV, um Ofício Régio datado de 1829, determinou que o forte desse salvo nos dias de festividades. Em 1831 foram substituídas as peças de artilharia de bronze, do calibre 12. (Datam dessa altura alguns embarques de mantimentos para as tropas Miguelistas pelo Porto da Ericeira.)

Mais tarde, em 1886, o estado de ruína começa a aumentar com o desabamento de parte da muralha de sustentação do forte. No entanto em 1891 as suas dependências passaram a abrigar uma guarnição da Guarda Fiscal, promovendo-se obras de reparação do Forte. O forte deixou de albergar o quartel da GNR no ano de 2018 e está neste momento em processo de transferência do Estado para a Câmara Municipal de Mafra. Estão neste momento, a ser estudados, vários projetos para este Monumento.

O Forte apresenta as seguintes características:

Embora sem classificação ou proteção por parte do poder público, a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN) acompanhou obras de conservação no Quartel da Secção e Posto Fiscal da Ericeira, pela Delegação nas Obras de Edifícios de Cadeias, das Guardas Republicanas e Fiscal e da Alfândegas (1958). A Câmara Municipal de Mafra e a Junta de Turismo da Ericeira promoveram obras gerais de recuperação (1976) e, posteriormente, a DGEMN empreendeu obras de remodelação das cortinas, com tratamento de rebocos com argamassa de cal e pozolana, e impermeabilização do terraço (2002) e de estabilização da arriba (2003).( Cruz, 2014, [Web Page])

Exemplar de arquitectura militar de enquadramento urbano, destacado, em posição altimétrica dominante relativamente à orla marítima, sobranceiro à praia do Peixe.

Apresenta planta no formato de um "U" irregular, com volumetria escalonada, culminando com cobertura em terraço.

É composto por uma bateria lajeada a oeste, guarnecida por parapeito simples com canhoneiras (com capacidade para 4 ou 5 peças de artilharia), pelos edifícios dos quartéis (três, com tetos abobadados) e pelo paiol. No muro pelo lado de terra rasga-se o portão de armas, em arco de volta perfeita de cantaria encimado por lápide e pedra de armas real.( Cruz, 2014, [Web Page])

#### 4.2.1.1 Área Expositiva

Relativamente à área de exposição temos, neste caso, de nos adaptar ao Forte, e às condicionantes impostas pelas entidades competentes, pois o forte é um exemplar muito importante da história militar costeira portuguesa e deve ser preservado. Sendo assim, com entrada pela porta do antigo quartel da GNR, seguindo um percurso pelo piso térreo que abarca toda a exposição. Também relevante será o facto da proximidade do Mar poder representar um maior risco para a conservação das peças devido a uma elevada humidade relativa.

O circuito expositivo deverá começar ainda no antigo quartel, onde se poderá encontrar a “História da Fundação e da Antiguidade da Vila da Ericeira”, e também da atividade mais importante durante muitos séculos na vila da Ericeira, “A Pesca”. Seguindo-se depois para o Forte onde se poderá observar “A Ericeira na época da Expansão e dos Descobrimentos”, “A Ericeira como Porto de Comércio” e “As gentes ligadas ao mar da vila da Ericeira”.

Seguindo-se com a “História da Partida da família Real para o Exílio” e finalmente termina a exposição com um espaço dedicado à “Economia do Mar do Turismo e do Surf”. No terraço por cima do forte poderá terminar a exposição com uma réplica da barca *Bonfim* (a construir).

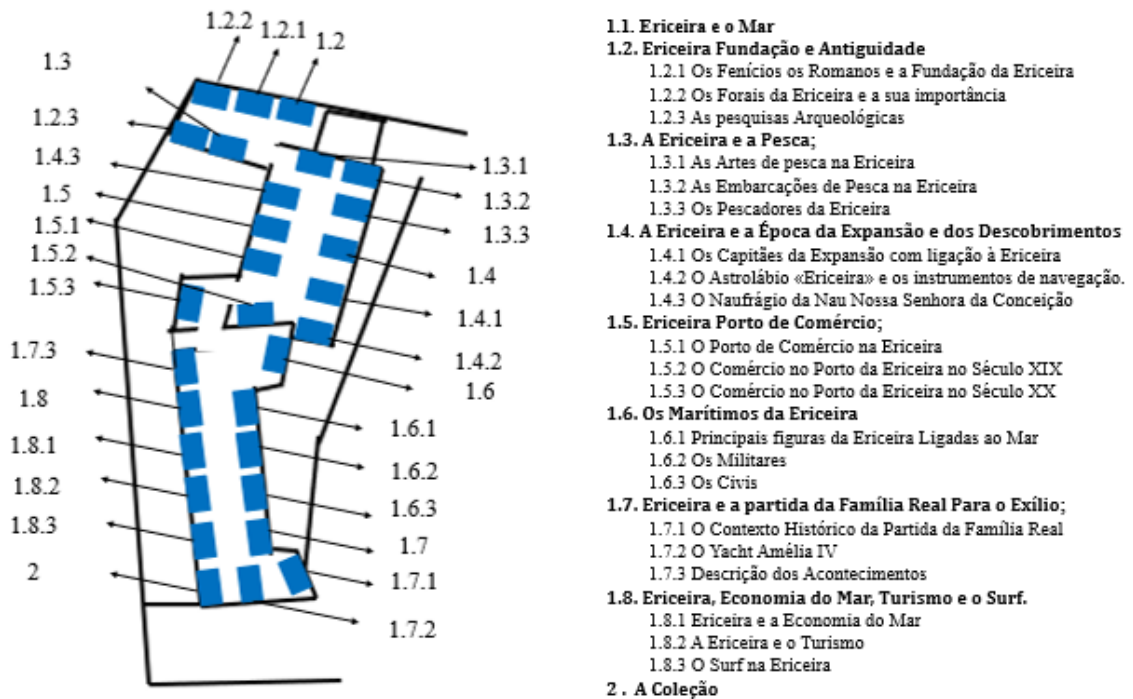


Figura 60. - Forte de Nossa Senhora da Natividade (Museu Marítimo da Ericeira - planta)

#### 4.2.1.2 Espaços Destinados ao Público

Serão criados um conjunto de espaços destinados ao público como uma Bilheteira/Loja onde se poderão encontrar obras publicadas relacionadas com a História Marítima da Ericeira, bem como alguns produtos locais, casas de banho com acessibilidade e ainda uma cafétéria, no terraço do museu com uma vista extraordinária sobre o Porto da Ericeira e sobre o Mar.

#### 4.2.1.3 Espaços Destinados aos Serviços do Museu

Será ainda necessário reservar um conjunto de espaços destinados a albergar os serviços essenciais de apoio ao Museu, como espaços destinados à manutenção e conservação das peças, espaços destinados ao armazenamento das reservas do museu e uma sala multifunções investigação / Serviços Educativos.

#### 4.2.2 Hipotese 2. Ampliação do Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira.

Para o projeto de ampliação do Museu Marítimo da Ericeira, proponho seguir a inspiração do edifício do Hospital da Misericórdia da Ericeira que estava localizado nas proximidades do AMSCME e que foi demolido nos inícios do século XX.

Sendo assim será necessário reproduzir a fachada e cantarias em pedra, e construir um edifício de raiz de três pisos um deles em cave, com uma área útil de 255m<sup>2</sup>, com vãos abertos que permitam criar uma circulação simples e que estariam conectados por escadarias em pedra.



Figura 61. - Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericordia da Ericeira



Figura 62. - Antigo hospital da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira. (demolido)



Figura 63. - Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira. (Museu Marítimo da Ericeira - Render)

#### 4.2.2.1 Área Expositiva

A área expositiva estará incorporada no novo edifício a construir no espaço do edifício novo da Misericórdia da Ericeira, com três pisos, por isso será necessário criar condições de acesso para pessoas de mobilidade reduzida.

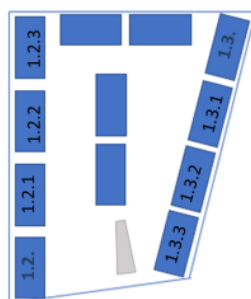
O circuito expositivo deverá começar no piso – 1 onde se poderá encontrar a “História da Fundação e da Antiguidade da Vila da Ericeira ligada ao Mar”, e também a “História da Pesca” atividade mais importante durante muitos séculos na Vila da Ericeira , seguindo-se depois para o piso 0 onde se poderá observar “A Ericeira na Época da Expansão e dos Descobrimentos”, “A Ericeira como Porto de Comércio” e “As Gentes ligadas ao Mar da Vila da Ericeira”, finalmente no piso 1 seguir-se-á com a “História da Partida da família Real para o Exílio” e termina a exposição com um espaços dedicado à “Economia do Mar do Turismo e do Surf”.

#### 4.2.2.2 Espaços Destinados ao Público

Serão criados um conjunto de espaços destinados ao publico como uma Bilheteira/Loja onde se poderão encontrar obras publicadas relacionadas com a História Marítima da Ericeira, bem como alguns produtos locais, casas de banho com acessibilidade e ainda uma cafétaria, no piso 0 do museu permitindo o acesso direto à rua 5 de Outubro.

#### 4.2.2.3 Espaços Destinados aos Serviços do Museu

Será ainda necessário reservar um conjunto de espaços destinados a albergar os serviços essenciais de apoio ao Museu, como espaços destinados à manutenção e conservação das peças, espaços destinados ao armazenamento das reservas do museu e uma sala multifunções investigação / Serviços Educativos.



Cave

##### 1.1. Ericeira e o Mar

##### 1.2. Ericeira Fundação e Antiguidade;

- 1.2.1 Os Fenícios os Romanos e a Fundação da Ericeira
- 1.2.2 Os Forais da Ericeira e a sua importância
- 1.2.3 As pesquisas Arqueológicas

##### 1.3. A Ericeira e a Pesca;

- 1.3.1 As Artes de pesca na Ericeira
- 1.3.2 As Embarcações de Pesca na Ericeira
- 1.3.3 Os Pescadores da Ericeira



0

**1.4. A Ericeira e a Época da Expansão e dos Descobrimientos;**  
 1.4.1 Os Capitães da Expansão da Ericeira  
 1.4.2 O Astrolábio «Ericeira» e os instrumentos de navegação.  
 1.4.3 O Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição

**1.5. Ericeira Porto de Comércio;**  
 1.5.1 O Porto de Comércio na Ericeira  
 1.5.2 O Comércio no Porto da Ericeira no Século XIX  
 1.5.3 O Comércio no Porto da Ericeira no Século XX

**1.6. Os Marítimos da Ericeira;**  
 1.6.1 Principais figuras da Ericeira Ligadas ao Mar  
 1.6.2 Os Militares  
 1.6.3 Os Civis



1º

**1.7. Ericeira e a partida da Família Real Para o Exílio;**  
 1.7.1 O Contexto Histórico da Partida da Família Real  
 1.7.2 O Yacht Amélia IV  
 1.7.3 Descrição dos Acontecimentos

**1.8. Ericeira, Economia do Mar, Turismo e o Surf.**  
 1.8.1 Ericeira e a Economia do Mar  
 1.8.2 A Ericeira e o Turismo  
 1.8.3 O Surf na Ericeira

Figura 64.1.2.3 - Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira. (Museu Marítimo da Ericeira - Plantas piso 1; r/c; -1)

### 4.2.3 Hipotese 3 – Sala Atlântico (Parque de Santa Marta)

A Sala Atlântico do Parque de Santa Marta tem como vantagens o facto de se tratar de um edifício moderno, numa localização privilegiada, com vistas fantásticas para o mar e inserido num parque de lazer, visitado por milhares de visitantes (locais e turistas) todos os anos.



Figura 65. - Sala Atlântico - Parque de Santa Marta - Ericeira



Figura 66. - Sala Atlântico - Parque de Santa Marta - Ericeira (Museu Marítimo da Ericeira - Render)

#### 4.2.3.1 Área Expositiva

Neste caso, tratando-se de um edifício praticamente novo, pode ser aproveitada muita da sua amplitude para acolher as peças do Museu, num só piso amplo, também é de salientar o magnífico terraço exterior onde se poderiam colocar não só a réplica da Barca “Bonfim” (a construir) como outras embarcações que façam parte da história da Ericeira. Também aqui será relevante mencionar que proximidade do Mar poder representar um maior risco para a conservação das peças devido a uma elevada humidade relativa.

O circuito expositivo deverá começar pela entrada *Este*, onde se poderá encontrar a “História da Fundação e da Antiguidade da Vila da Ericeira”, e também a “História da Pesca” atividade mais importante durante muitos séculos na Vila da Ericeira, “A Pesca”, seguindo-se depois para o sala onde se poderá observar “A Ericeira na época da Expansão e dos

Descobrimientos”, “A Ericeira como Porto de Comércio” e “As Gentes ligadas ao Mar” da Vila da Ericeira, e seguindo-se com a história da “Partida da Família Real para o Exílio” e finalmente termina a exposição com um espaços dedicado à “Economia do Mar do Turismo e do Surf”. No terraço exterior, com uma magnifica vista para o mar, poderá ainda estar em exposição com uma réplica da barca *Bonfim* (a construir).

### 3.2.3.2 Espaços Destinados ao Público

Serão criados um conjunto de espaços destinados ao publico como uma Bilheteira/Loja onde se poderão encontrar obras publicadas relacionadas com a História Marítima da Ericeira, bem como alguns produtos locais, casas de banho com acessibilidade e ainda uma cafetaria, com esplanada no terraço exterior do museu com uma vista extraordinária sobre o Porto da Ericeira e sobre o Mar e integrada no magnifico parque de Santa Marta.

### 3.2.3.3 Espaços Destinados aos Serviços do Museu

Será ainda necessário reservar um conjunto de espaços destinados a albergar os serviços essenciais de apoio ao Museu, como espaços destinados à manutenção e conservação das peças, espaços destinados ao armazenamento das reservas do museu e uma sala multifunções investigação / Serviços Educativos.

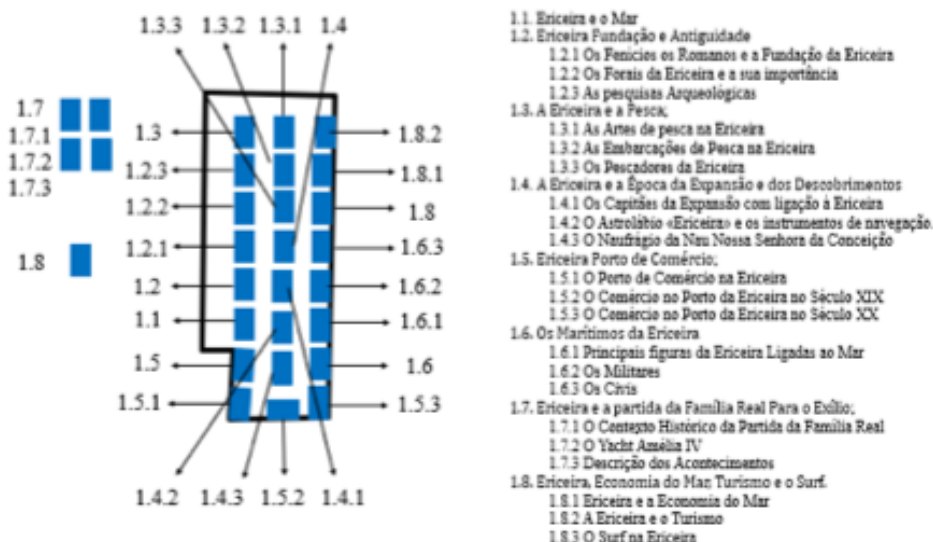


Figura 67. - Sala Atlântico - Parque de Santa Marta - Ericeira - Museu Marítimo da Ericeira (Planta)





## CONCLUSÃO

Os três grandes objetivos desta dissertação de Mestrado foram: em primeiro lugar, compilar a História Marítima da Ericeira, salientando os seus momentos mais relevantes, de seguida listar todas as peças relacionadas com a História Marítima da Ericeira e finalmente propor várias localizações para o novo Museu Marítimo da Ericeira, bem como, propor um projeto museológico que pudesse valorizar a sua coleção.

Relativamente à primeira parte da minha tese penso que consegui trazer uma nova perspectiva e fazer um percurso cronológico da História Marítima da Ericeira.

Uma investigação que procurou conhecer a maior parte das investigações e publicações existentes relativas à História da Ericeira, sendo que aqui tenho de voltar de deixar uma homenagem a todos aqueles que contribuíram para o conhecimento da História da Ericeira, sem o seu contributo nunca conseguiria, em apenas dois anos, reunir tanta informação sobre a história da vila.

Esta investigação dos temas mais importantes da História Marítima da Ericeira, serviu assim como guia para o projeto museológico, e foi muito importante para poder desenhar o percurso cronológico, que se pretende, para o Museu Marítimo da Ericeira.

Em “Ericeira Fundação e Antiguidade” tentei descobrir, novas pistas, sobre a hipótese da fundação da Vila pelos Fenícios; Em “Ericeira e a Pesca”, tentei transmitir as diferentes Artes de Pesca, que se foram desenvolvendo na vila, ao longo dos séculos; Em Ericeira e a Época da Expansão e dos Descobrimentos, fiz uma investigação aprofundada sobre o Astrolábio “Ericeira” e sobre o Naufrágio da Nau Nossa Senhora da Conceição em 1621, encontrando novas fontes históricas que deram uma nova visão sobre estes dois temas; Em “Ericeira nos séculos XVIII e XIX o advento do Porto de Comercio”, tentei demonstrar que nem só de Pesca vivia o Porto da Ericeira e que o Comércio teve relevância no século XIX; Em “Figuras da Ericeira ligadas ao Mar” encontrei as personagens principais da História Marítima da Ericeira, os Marítimos e os Pescadores; Em Ericeira e a Partida da Família Real para o Exílio, tentei demonstrar os momentos mais marcantes do que se passou, no Porto da Ericeira, no dia 5 de Outubro de 1910; Finalmente em Ericeira o Turismo, o Surf e a Economia do Mar, tentei por um lado contar a história destas duas atividades económicas que são tão relevantes hoje na vila, por outro lado, dar pistas, de como pode a comunidade da Ericeira, beneficiar desta cultura marítima e aproveitar todas as oportunidades que surgem com a nova “Economia do Mar”.

Não foi possível, no entanto, neste trabalho de investigação, resolver alguns mistérios que se apresentavam no início: O mistério da fundação da vila da Ericeira, se terão sido os Fenícios a fundar a vila ou não; Descobrir a localização final no fundo do mar da Nau Nossa-Senhora da Conceição, que as pesquisas arqueológicas sub-aquáticas ainda não conseguiam encontrar; Ou a origem do Astrolábio “Ericeira”. Para os resolver será necessário que se façam, novas pesquisas arqueológicas em terra e subaquáticas, que o Museu marítimo pode ajudar a incentivar e promover.

Relativamente à listagem das peças, apesar de algumas dificuldades, pelo facto do Arquivo-Museu da Misericórdia da Ericeira e a Igreja, estarem em processo de restauro, uma obra que deve ser salientada pelo rigor histórico com que está a ser feita, e que devolverá aos Ericeirenses uma verdadeira obra de arte do Século XVIII. Esta obra fez com que as peças tivessem que ser protegidas e o acesso a elas ser mais difícil, mas penso que listei as peças mais relevantes para este estudo.

No que diz respeito ao projeto museológico, tentei através de exemplos de outros Museus, demonstrar como se pode desenvolver um espaço expositivo que saliente a excepcional História Marítima da Ericeira, ajudando o visitante a percorrer cronologicamente essa história, com recurso a soluções interativas e clássicas que o ajudem a compreender a história das peças da exposição.

Finalmente será importante que as novas gerações da Ericeira, possam, tal como os seus antepassados sentir uma forte ligação com o mar, este Museu pode incentivá-los a conhecer as suas próprias histórias e das suas famílias, permitindo que aprofundem a ligação à sua terra e ao seu Mar. Mar esse que surge, neste século XXI, como um mar de oportunidades, geradoras de emprego e de futuro, que tem inspirado a vila da Ericeira a atrair novos negócios, um bom exemplo disso é a Ericeira Business Factory (Incubadora de Start-ups de negócios ligados ao Mar)

No entanto, como ficou provado neste trabalho, há muito mais ainda por descobrir na história Marítima da Ericeira. Este Museu, caso venha a ser construído, poderá ser um importante Pólo de dinamização da comunidade local, que promova e incentive as pesquisas necessárias, arqueológicas (em terra e sub-aquáticas), de forma a que cada vez tenhamos, um melhor conhecimento, daquilo que foi a História Marítima da Ericeira.





## BIBLIOGRAFIA

### Bibliografia - História da Ericeira

ALARCÃO, Jorge – Etnogeografia da Fachada Atlântica Ocidental da Península Ibérica., 2-3. p. 339 – 45. Madrid, Complutum, 1992

ALBUQUERQUE, Luis de, *A Arte de Navegar - A Ciência e Experiência dos Descobrimentos*, Lisboa, Conselho da Europa, 1983

ALVES, Joana Lopes, *Roteiro de Pedras das Costas da Ericeira e Cascais - Pelo Pescador Fernando Brites* Pref. Ivo Castro, Ivo, Colab. Luís dos Reis Águas, Ericeira, Mar de Letras, 1999

BASTO, António Pinto. *Diário de Viagens do Comandante António Jervis de Atougua Ferreira Pinto Basto: 1879-1905*, Lisboa, BN, 1862-1946.

BENNASSAR, Lucile , BENNASSAR, Bartolomé , *Les Chrétiens d'Allah*, Paris, Tempus, 2017

BENSABAT, José Jacob. *A verdade dos factos*, Pref. Joaquim Veríssimo Serrão, Liga dos Amigos da Ericeira, 1990

BLOOM, J. C. H., FUKS-MAANSFELD, R. G, SCHOFFER, Ivo, *The history of the Jews in the Netherlands*, Amsterdam, *Littman library of Jewish civilization*, 2002

BOYER, Pierre, *Les renégats et la marine de la Régence d'Alger; La piraterie barbaresque en Méditerranée : XVI-XIXe siècle*, Pref. Courtinant, Roland, Paris, Serre Editeur, 2003

BRAGANÇA, Dom Carlos de. *Bulletin des campagnes scientifiques accomplies sur le yacht «Amelia»*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1902

BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II - : 2. Destins collectifs et mouvements d'ensemble*, Volume 2 de Hors collection, Paris, Armand Colin, 2017

BRITO, Bernardo Gomes, *Historia Trágico-Maritima, Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiveraõ as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da India: Collecção dos Naufragios*, Volume 3, Lisboa, Congregação do Oratorio, 1735

CESPEDES Y MENEZES, Don Gonçalo de, *História de Felipe III, Rey de las Españas*, Barcelona, sd, 1634.

- COSTA, José Constantino, *Ericeira : Uma Fotobiografia*, trad. Maria João Batalha Reis, rev. Francisco José do Carmo, Ericeira, Mar de Letras, 2013
- DAN, Pierre, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires, des royaumes, et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoly: ou il est traité de leur gouvernement, de leurs mœurs, de leurs cruautés, de leurs brigandages, de leurs sortilèges, & de plusieurs autres particularités remarquables*, Paris, Pierre Rocolet, 1649
- DUFFY, James, *Shipwreck and Empire: Being an Account of Portuguese Maritime Disasters in a Century of Decline*, Harvard, Harvard University Press, 1955
- ESTEVEZ, Francisco, *Armações da Ericeira 1896-1931*, Ericeira, Mar de Letras, 2011
- ESTRY, Stephen d', *Histoire d'Alger: de son territoire et de ses habitants, de ses pirateries, de son commerce et de ses guerres; de ses mœurs et usages, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Paris, Bibliothèque de la jeunesse chrétienne, Ad. Mame et Cie., 1845
- FIGUEIRA, Francisco Correia, *Iates de Portugal 1850 .1915*, Azeitão, Edições Inapa, 1999.
- GAMA, Luis Filipe Marques da, *El-Rei Dom Carlos Memória Viva*, Lisboa, Edições Inapa, 1991
- HAEDO, Diego de , *Topographia, e historia general de Argel, repartida en cinco tratados, do se veran casos estranos, muertes espantosas, y tormentos exquisitos, Dirigida al ilustrissimo señor Don Diego de Haedo arçobispo de Palermo, por maestro fray Diego de Haedo abad de Fromesta, Diego Fernandez de Cordoua y Ouiedo*, Madrid, impressor de libros, 1612
- ISRAEL, Johnathan, *Empires and Entreports: Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews 1585-1713*, London, Bloomsbury Publishing, 1990
- ISRAEL, Jonathan , *Conflicts of Empires: Spain, the Low Countries and the Struggle for World Supremacy, 1585-1713*, London, A&C Black, 1997
- JUNIOR, José Caré, *Mini monografia da Vila de Ericeira*, Ericeira, Junta de Turismo da Ericeira, 1972
- JUNIOR, José Caré, *Memórias da Ericeira marítima e piscatória (séc. XIX-XX)*, pref. Joaquim Marrão; colab. Maria do Carmo Crava Caré Dias Viana, Ericeira, Mar de Letras, 2000
- JUNIOR, José Caré, *Ericeira 50 anos depois... - Os refugiados estrangeiros da 2a Guerra Mundial*, Int. António José Telo, Ericeira, Mar de Letras, 1998
- KAPLAN, Yosef, *Early Modern Ethnic and Religious Communities in Exile*, Cambridge, Cambridge, Scholars Publishing, 2017

LOPES, Vicente, LEITÃO, Humberto, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual* (3ª Edição), Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga, 1990.

MACEDO, Maria Cândida Consolado, *Rei Dom Carlos Campanhas Oceanográficas*, Lisboa, Edições Inapa, 1996.

MASCARENHAS, João de, *Combate e Naufrágio da Nau Conceição (1621) - Tribulações no mar e em terra* Transcrição e Actualização dos textos: Dra Maria da Conceição Reis, *Naufrágio com terra à vista - Estudo Introdutório do Prof. Doutor Francisco Contento Domingues*, Ericeira, Mar de Letras, 2012

MATEVAD, Sebastian, MATEVAD, Iayme, *La Fama austriaca o Historia panegirica de la vida y hechos del Enperador Fedinando Segundo, Rey Apostolico de Ungria, rey elector de Boemia, Archiduque de Austria*, Pedro Lacavalleria, 1641

MENDEZ-SILVA, RODRIGO, *Catalogo real genealogico de España.*, Rodrigo Mendez-Silva, Madrid, 1639

MEROUCHE, Lemnouar, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane, La course, mythes-et réalités*, Paris, Editions Bouchéne, 2007

MONTEBOURG, Leïla Ould Cadi, *Alger, une cité turque au temps de l'esclavage: À travers le Journal d'Alger du père Ximénez, 1718-1720*, Voix des Suds, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2014

MONTEIRO, Arlete Assumpção, *Ericeira Brasileira, Trajectória de uma colónia portuguesa no litoral sul-brasileiro*, Pref. António Pires Ventura, Ericeira, Mar de Letras, 2000

MOTA, Avelino Teixeira da., *A Arte de Navegar no Mediterrâneo nos seculos XIII-XVII e a criação da Navegação Astronómica no Atlântico e Índico*, Anais do Clube Militar Naval nº87, 453 a 474, 1957

NOBRE, Eduardo, *A última missão do Iate Real Amélia: da Ericeira a Gibraltar*, Actas do XII Curso de Verão da Ericeira, *Onde a Monarquia acaba e a república começa. Ericeira 5 de Outubro de 1910*, Ericeira, Mar de Letras, 2010

OLIVEIRA, Nicolau, *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, Jorge Rodriguez, 1620

ORTIGÃO, Ramalho, *Praias de Portugal*, Porto, Magalhães e Moniz, 1876

PIMENTEL, Alberto, *Sem passar a fronteira*, Lisboa, Gomes de Carvalho, 1902

PEREIRA, Gabriel, *A villa da Ericeira*, Lisboa, Typographia do DIA, 1903

RAMALHO, Margarida de Magalhães, *Uma Corte à Beira Mar, Cascais*, Tribuna da História, s.d.

RAMALHO, Margarida de Magalhães, *Fortificações Marítimas, Cascais*, Câmara Municipal de Cascais, 2010.

RAMOS, R., *Dom Carlos a Paixão do Mar*, Lisboa, Fundação da Casa de Bragança, Expo 98 1996.

REDI, Francesco, *Esperienze intorno a diverse cose naturali: e particolarmente a quelle, che ci son portate dall'Indie*, Florença, All'insegna della nave, 1671

REIS, António Estácio dos, *Á procura da arca perdida*. Rio Tinto: Sd, 2013.

REIS, Antonio Estácio dos, *A Saga dos Astrolábios*. Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo, 2006.

REIS, António Estácio dos. *Duas notas sobre Astrolábios*, Lisboa, Centro de Estudos de Cartografia Antiga. Inst. Inv. Cient. Tropical, 1985

REIS, Conceição, *A Pirataria Argelina na Ericeira do século XVIII*, Pref.A. Pedro Vicente, Ericeira, Mar de Letras, 1998

ROUSSEAU, Alphonse, *Chroniques de la régence d'Alger, Muḥammad ibn Muḥammad al-Tilimsānī*, Alger, Imprimerie du gouvernement, 1841

RUMEU de ARMAS, Antonio, *Piraterías y Ataques Navales contra las Islas Canarias*, Madrid Instituto Jerónimo Zurita, 1947

RUPPE, Carol V., BARSTAD, Jane F., *International Handbook of Underwater Archeology*. The Springer Series in Underwater Archaeology, 2002.

SÁ, Jorge Moreira de, *Aclarando a Verdade - Narrativa sucinta de quanto se passou a bordo do "Amélia" na ida da Ericeira para Gibraltar, no dia 5 de Outubro de 1910* Pref. Joaquim Veríssimo Serrão, Ericeira, Mar de Letras, 1995

SALAS-TOVAR, José Pellicer de Ossau y de , *La Fama austriaca o Historia panegirica de la vida y hechos del enperador Fedinando Segundo, rey apostolico de Ungria, rey elector de Boemia, archiduque de Austria*, Barcelona, Sebastian y Iayme Matevad, 1641

SILVA, Jaime d'Oliveira Lobo e, *Anais da vila da Ericeira, registo cronológico de acontecimentos referentes à mesma vila, desde 1229 até 194*, Ericeira, Mar de Letras, 1985

SILVA, Jaime Lobo e, *A Vida Quotidiana na Ericeira nos começos da I República - Vista através da correspondência de Jaime Lobo e Silva para a "Mala da Europa"*, Pref. Sérgio de

Campos Matos, Not. Amadeu Duarte Pereira e Profa, Margarida Garcez Ventura, Ericeira, Mar de Letras, 1996

SOUSA, Ana Catarina, *Casal Cordeiro 5 e o povoamento (com) campaniforme na área da Ribeira de Cheleiros*, Lisboa, Associação de Arqueólogos Portugueses, 2013

SOUSA, Ana Catarina, *Gathering, stocking and knapping flint during the portuguese Chalcolithic: The Casal Barril file. In Flint mining and quarrying techniques in Pre and Protohistoric times, Lisboa, B. A. R. , 2011*

SOUSA, Ana Catarina, *O Neolítico Final e o Calcolítico na área da Ribeira de Cheleiros*, Lisboa, IPA, 1998

SOUSA, Manuel Faria e, *Asia portuguesa*, volume 3, Lisboa, Officina de Antonio Craesbeeck de Mello, 1695

STUEMUND-HALÉVY Michael, *Die Sefarden in Hamburg: Zur Geschichte einer Minderheit, Band 1 von Die Sefarden in Hamburg, Die Sefarden in Hamburg: zur Geschichte einer Minderheit, Band 29 von Romanistik in Geschichte und Gegenwart*, Buske, 1997

TASSY, Jacques Philippe Laugier de , Boyer de la Prebandier, *Histoire des États Barbaresques qui exercent la piraterie : contenant l'origine, les révolutions et l'état présent des royaumes d'Alger, de Tunis, de Tripoli et de Maroc*, Lyon, Chaubert, 1757

TEYSSIER, Paul, *Esclave à Alger: Récit de captivité de João Mascarenhas (1621-1626) ; Dossiers historique & iconographique*, Paris, Editions Chandeigne, 1993

TORGA, Luis Reis, VENTURA, António, *Onde a monarquia acaba e a república começa , Ericeira 5 de Outubro de 1910*, Ericeira, Mar de Letras, 2010

VEIGA, Estácio da, *Antiguidades de Maфра, Fac-símile, Lx. 1879* Estudo Introd. Vitor Gonçalves, Ana Catarina, Ericeira, Mar de Letras, 1996

VELASCO y AZEVEDO, Juan Baños de, *Sexta Parte de la história pontifical, general, y católica*, Madrid, Impressor del Reino, 1678

VENTURA, Margarida Garcez, *O restabelecimento do Concelho da Ericeira - Percurso histórico desde 1855*, Ericeira, Mar de Letras, 1998

VICENTE, Ana, VICENTE, António Pedro, *O Príncipe Real Luiz Filipe de Bragança 1887 1908*, Lisboa, Edições Inapa, 1998

VITKUS, Daniel J., MATAR, Nabil I., *Piracy, Slavery, and Redemption: Barbary Captivity Narratives from Early Modern England*, *Anuario de estudios Atlánticos*, Edição 50, Volume 1, Las Palmas, Casa de Colón de Las Palmas, 2004

VRIES Simon de , *Handelingen en geschiedenissen, voorgevallen tusschen den Staet der Vereenighde Nederlanden en dien van de zee-roovers in Barbaryen, als der rijcken en steeden van Algiers, Tunis, Salee en Tripoli, van 't jaer Christi 1590 tot op 't jaer 1684*  
Jan ten Hoorn, 1684

WASSANAER, Nicolaas Jansz van, *Historisch verhael alder ghedenckweerdichste geschiedenissen, die hier en daer in Europa, als in Duijtschlant, Vranckrijck, Enghelant, Spaengien, Hungarijen, Polen, ... Nederlant van 1621 tot Octob. 1632*, Cloppenburgh, voorgevallen zijn, 1632

## **Bibliografia - Museologia**

CONDE, Joana Beato, *Estudo e Musealização da Coleção de Arte Sacra do Atelier-Museu António Duarte nas Caldas da Rainha*, Mestrado de Museologia e Museografia, Lisboa, Universidade de Lisboa Faculdade de Belas Artes 2011

FERNÁNDEZ, Luis Alonso, *Museología e Museografía*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1999

LORD, Gail Dexter, Lord, Barry, *The Manual of Museum Management*, 2ª edição, Altamira Press, 2009

RICO, Juan Carlos, *Manual práctico de museología, museografía y técnicas expositivas*, Madrid, Sílex ediciones S.L., Madrid, 2006

## **FONTES**

### **Fontes - Manuscritos**

*Ferdinando II per gratia di Dio Granduca di Toscana. Essendosi con il fauore diuino ... conlusa ... Capitolazione di Pace, etc. (Letters patent ordering the restitution to the officers of the Pope of the places in the Papal States captured during the late hostilities.)*, 1644

*Processo de Duarte Nunes da Costa auto-da-fé de 05/09/1638., Confisco de bens, excomunhão maior, relaxado à justiça secular. 1638-06-15*, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, proc. 7192 ANTT, Lisboa, 1638

### Fontes - Revistas

ND, *Notiziario dell'Associazione fra le imprese italiane in Africa Associazione fra la impresa italiane in Affrica*, Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente, Associazione fra la imprese italiane in Africa, 2008

BADAGOLA, António Paulo Lança. *Evolução morfo-tectónica da plataforma continental do esporão da Extremadura*. Tese de Mestrado em Geologia Dinâmica, Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Ciências, Departamento de Geologia, 2008.

### Fontes - Web pages:

BLOT, Jean Yves, *Missão ROBO2000*, 2000, <http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php?sid=projetos&subsid=2487652> (cons.10/09/2019)

BLOT, Jean Yves, *Missão MINIBEX*, 2001, <http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php?sid=projetos&subsid=3301185> (cons.10/09/2019)

CRUZ, Carlos, 2014, *O Forte de Nossa Senhora da Natividade da Ericeira*, [http://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=1439&muda\\_idioma=PT](http://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=1439&muda_idioma=PT)

CRUZ, Pedro, 2014, *O 5º Conde da Ericeira*, <http://marinhadeguerraportuguesa.blogspot.com> (cons.10/09/2019)

DOMINGUES, Francisco Contente, 2002, *D. António de Ataíde*, <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/a12.html>, (cons.10/09/2019)

MARTINS, Adolfo Silveira, *Ericeira Mar de História*, 2010, <http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php?sid=trabalhos&subsid=3300921> (cons.10/09/2019)

MARTINS, Adolfo Silveira, *Ericeira Mar de História*, 2011, <http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php?sid=trabalhos&subsid=3300922> (cons.10/09/2019)

MAO, web page, [http://museuarqueologicodeodrinhas.cm-sintra.pt/apresentacao\\_1er.php](http://museuarqueologicodeodrinhas.cm-sintra.pt/apresentacao_1er.php)(cons.10/09/2019)

PIRES, Hélio, <https://observador.pt/especiais/da-corunha-a-lisboa-passando-pelo-douro-durante-200-anos-os-vikings-pilharam-a-peninsula-iberica/> (cons.07/01/2020)

SCME, web page, [https://www.misericordiaericeira.pt/arquivo\\_museu/](https://www.misericordiaericeira.pt/arquivo_museu/)(cons.10/09/2019)

### Fontes - Blog posts :

DAMIANI, Roberto, 2012, <https://corsaridelmediterraneo.it/saban-rais/>(cons.10/09/2019)

LUSITANAE, Gwydion, 2009, <http://sigillum-militum-christi2.blogspot.com/2009/03/deusa-mulher.html>,(cons.10/09/2019)

SPENATTO, Alain, 2012, <https://www.algerie-ancienne.com/Salon/Turque/025.htm> (cons. 10/09/2019)

SOUTINHO, Pedro, <http://viasromanas.pt/>(cons.10/09/2019)

## **LEGISLAÇÃO**

Portaria - nº195 2004 19 de Agosto, Diário da República 1ª Serie A, lei nº 47/2004, Aprova a Lei quadro dos Museus Portugueses. Lisboa.

UNESCO - Recommendation concerning the Protection and Promotion of Museums and Collections, their Diversity and their Role in Society Adopted by the General Conference at its 38th Session Paris, 17 November 2015 - <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000246331> (07/01/2020)

ICOM - Museum Definition - [https://icom.museum/wp-content/uploads/2019/01/MDPP-report-and-recommendations-adopted-by-the-ICOM-EB-December-2018\\_EN-2.pdf](https://icom.museum/wp-content/uploads/2019/01/MDPP-report-and-recommendations-adopted-by-the-ICOM-EB-December-2018_EN-2.pdf) (cons. 07/01/2020)

ICMM - <https://icmmonline.org> (cons.07/01/2020)

