



Universidade do Minho  
Instituto de Ciências Sociais

Catarina Sofia da Silva Azevedo

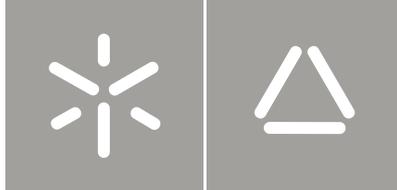
A Memória e o Património Marítimo da  
Costa Norte de Portugal

Catarina Sofia da Silva Azevedo  
A Memória e o Património Marítimo da  
Costa Norte de Portugal

UMinho | 2013

Outubro de 2013





Universidade do Minho  
Instituto de Ciências Sociais

Catarina Sofia da Silva Azevedo

A Memória e o Património Marítimo da  
Costa Norte de Portugal

Tese de Mestrado  
Planeamento e Gestão do Território / Geografia

Trabalho efetuado sob a orientação do  
Professor Doutor João Sarmento

## **Declaração:**

**Nome:** Catarina Sofia da Silva Azevedo

**E-mail:** catarina.sofia.aze@hotmail.com

**Telefone:** 916842105

**Nº Bilhete de Identidade:** 13820755

**Título:** A Memória e o Património Marítimo da Costa Norte de Portugal

**Orientador:** Professor Doutor João Sarmento

**Ano conclusão:** 2013

**Designação do Mestrado:** Mestrado em Geografia, Especialização em Planeamento e Gestão do Território

Declaro que concedo à Universidade do Minho e aos seus agentes uma licença não-exclusiva para arquivar e tornar acessível, nomeadamente através do seu repositório institucional, nas condições abaixo indicadas, a minha dissertação, no todo ou em parte, em suporte digital.

Declaro que autorizo a Universidade do Minho a arquivar mais de uma cópia da dissertação e a, sem alterar o seu conteúdo, converter a dissertação entregue, para qualquer formato de ficheiro, meio ou suporte, para efeitos de preservação e acesso.

Retenho todos os direitos de autor relativos à dissertação, e o direito de a usar em trabalhos futuros (como artigos ou livros).

Concordo que a minha dissertação seja colocada no repositório da Universidade do Minho com disponibilização imediata do conjunto do trabalho para acesso mundial.

Universidade do Minho, 30 Outubro de 2013

Assinatura:

## **Agradecimentos**

Neste espaço dedico o meu sincero agradecimento a todos os que de alguma forma contribuíram para que esta dissertação fosse realizada.

Ao *Professor Doutor João Sarmento* agradeço a forma como orientou o meu trabalho. Agradeço o apoio, a disponibilidade, a partilha do saber, as opiniões críticas e as valiosas contribuições para o trabalho. Por todo o apoio prestado para solucionar dúvidas e problemas que foram surgindo ao longo deste trabalho, um muito obrigado!

Tendo consciência que sozinha nada disto seria possível, dirijo um agradecimento especial ao meu Pai, pelo modelo de coragem e perseverança, pelo seu apoio incondicional, amizade e ainda por todo o apoio e incentivo que me proporcionou ao longo da vida académica. Agradeço também aos meus irmãos João e Tiago, e à Marta e à Tia Graça pelo incentivo e apoio em mais uma etapa da minha vida.

Ao Mickael pelo apoio e carinho diários, pelas palavras doces, pela transmissão de confiança e força em todos os momentos e ainda pela paciência demonstrados em momentos de desânimo e angústia que ao longo desta jornada foram surgindo. Por tudo, a minha enorme gratidão!

Às minhas amigas Filipa, Marta, Maria, Flávia, Rita e Patrícia, entre outros que não menciono o nome mas que sabem quem são, por estarem do meu lado durante esta fase, e por todo o apoio, força e carinho demonstrados. Um muito obrigada!

## **Resumo**

Intitulada “*A Memória e o Património Marítimo da Costa Norte de Portugal*”, esta dissertação tem como cerne de estudo o património marítimo português bem como o património marítimo bacalhoeiro de Viana do Castelo. Num país de tradições e heranças marítimas, importa analisar o património e as memórias que ainda restam de momentos marítimos passados, como é o caso da indústria da pesca do bacalhau em Viana do Castelo.

Objectivando contextualizar esta dissertação, foi traçada uma panorâmica sobre as principais políticas marítimas nacionais, e os esforços que os sucessivos governos portugueses têm feito face a esta temática; foi definida a conceptualização da memória e do património, num contexto marítimo; descritos museus que se dedicam a salvaguardar o património marítimo internacional, nacional e bacalhoeiro; e enquadrado o património marítimo bacalhoeiro no seu contexto histórico e na área de estudo, tendo o cuidado de demonstrar exemplos patrimoniais na cidade de Viana do Castelo, sobre o património marítimo bacalhoeiro.

Ao reflectir sobre o tema esta investigação concluiu que é vital e de significativa importância a existência de museus marítimos ou com temática marítima em Portugal; que existem museus marítimos dedicados à divulgação do património bacalhoeiro português, e que as memórias e património marítimo bacalhoeiro de Viana do Castelo, devem ser inventariados exaustivamente por forma a serem preservados e dados a conhecer às gerações futuras, como um legado cultural, possivelmente na forma de um futuro Museu Marítimo de Viana do Castelo.

**Palavras-chave:** Património, Memória, Mar, Bacalhau, Viana do Castelo.

## **Abstract**

This dissertation, entitled "Maritime Memory and Heritage of the North Coast of Portugal", focuses on the Portuguese maritime heritage and the cod fishing maritime heritage in Viana do Castelo. In a country with a strong maritime heritage and tradition, it is important to analyze heritage and memories that still remain from past maritime moments, as it is the case of the cod fishing industry in Viana do Castelo.

Aiming at contextualizing this dissertation an overview of the main national maritime policies was conducted, as well as an analysis of the efforts that the various Portuguese governments have taken. A conceptualization of memory and heritage in a maritime context was also done and a description of museums dedicated to the preservation the national, international and codfish maritime heritage was conducted. Codfish maritime heritage was contextualized and framed in a historical context and in the study area. Heritage examples from the codfish maritime heritage in the city of Viana do Castelo were presented.

Reflecting on this subject, this research concludes that it is vital and of significant importance the existence of maritime museums or of maritime themes in Portugal; there are maritime museums devoted to the dissemination of the Portuguese cod fishing heritage, and that the memories and heritage about cod fishing and maritime heritage of Viana do Castelo must be comprehensively collected and assembled in order to preserve them and pass them to future generations, as a cultural legacy, perhaps in the form of Maritime Museum Viana do Castelo.

**Keywords:** Heritage, Memory, Sea, Cod, Viana do Castelo.

## Índice Geral

Agradecimentos.....	iii
Resumo.....	iv
Abstract.....	v
Índice Geral.....	vi
Índice de Figuras.....	viii
Índice de Quadros.....	ix
Introdução.....	1
Metodologia.....	3
1. O mar: sociedade e políticas.....	9
1.1. As sociedades marítimas da costa portuguesa.....	9
1.2. A sociedade portuguesa e as políticas marítimas nacionais.....	10
2. O mar, o património e a memória.....	15
2.1. A memória marítima.....	15
2.2. O património do mar.....	17
2.2.1. A diversidade do património marítimo.....	20
2.2.1.1. O património marítimo internacional.....	20
2.2.1.2. O património marítimo nacional.....	23
2.2.1.3. O património marítimo bacalhoeiro.....	27
3. Pesca do bacalhau em Portugal.....	28
3.1. A sociedade e as políticas da pesca do bacalhau em Portugal.....	28
3.1.1. O início da pesca do bacalhau.....	30
3.1.2. O Estado Novo e o início da “Campanha do Bacalhau”.....	33
3.1.3. O fim da pesca do bacalhau.....	38

4. Memória do bacalhau em Portugal .....	40
4.1. Espaços de memória e património em Portugal.....	40
4.1.1. Os espaços dedicados ao património marítimo bacalhoeiro em Portugal .....	42
4.1.1.1. Museu Navio Hospital Gil Eannes – Viana do Castelo.....	43
4.1.1.2. Museu Marítimo de Ílhavo – Ílhavo, Aveiro.....	47
4.1.1.3. Navio Museu Santo André – Gafanha da Nazaré, Aveiro.....	49
4.1.1.4. Núcleo Museológico do Mar – Buarcos, Figueira da Foz.....	51
4.1.1.5. Museu Etnográfico da Praia de Mira – Mira, Figueira da Foz .....	54
5. Viana do Castelo e o património marítimo .....	57
5.1. A evolução urbana de Viana do Castelo.....	57
5.2. Viana do Castelo e o património bacalhoeiro .....	62
5.2.1. Espaços De divulgação do património bacalhoeiro em Viana do Castelo.....	71
5.2.2. A pesca do bacalhau em Viana do Castelo.....	73
6. Memórias e Histórias de Vida .....	75
Considerações Finais.....	82
Referências Bibliográficas .....	84
Anexos .....	91
Anexo I – Categorias Patrimoniais .....	91
Anexo II – Lista de instituições nacionais sobre o património em Portugal, segundo Querol (2005).....	95
Anexo III - Guião de Entrevistas .....	101

## Índice de Figuras

Figura 1 - Cerimónia do lançamento do navio Gil Eannes à água, em 1955 .....	44
Figura 2 - Navio-Hospital Gil Eannes, Viana do Castelo .....	46
Figura 3 - Lugre Faina Maior e modelo de dóri, no Museu Marítimo de Ílhavo .....	47
Figura 4 - Navio Museu Santo André, Ílhavo .....	49
Figura 5 - Dóris "Souto Mayor" no Núcleo Museológico do Mar, Figueira da Foz .....	52
Figura 6 - Museu Etnográfico da Praia de Mira, Mira.....	54
Figura 7 - Palheiros de Mira (1720 - 1945) .....	55
Figura 8 - Elementos em exposição: painel com fotografias de pescadores de bacalhau da Praia de Mira e modelo de um dóri.....	56
Figura 9 - Planta hipotética da cidade de Viana do Castelo .....	59
Figura 10 - Planta da cidade de Viana, em 1756 .....	60
Figura 11 - Descarga de bacalhau no porto de Viana do Castelo 1950/60.....	62
Figura 12 - Doca Comercial, 1930 .....	63
Figura 13 - Navio arrastão Santa Maria Madalena, a descarregar bacalhau, no porto de Viana do Castelo, em 1979.....	63
Figura 14 - Casas de pescadores no Campo da Agonia .....	63
Figura 15 - Placas com toponímia da cidade Viana, com elemento gráfico marítimo .....	66
Figura 16 - Navio-Hospital Gil Eannes nos mares gelados da Gronelândia, 1969/71.....	66
Figura 17 - Navio Gil Eannes no porto de Viana do Castelo, Monserrate, em 1979.....	67
Figura 18 - Estátua de João Álvares Fagundes.....	67
Figura 19 - Monumento ao Pescador, Campo da Agonia.....	68
Figura 20 - Saída do navio Gil Eannes dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, 1955.....	68
Figura 21 - Mulheres a descarregar sal para a seca do bacalhau, em Darque, 1950/60.....	69
Figura 22 - Empresa de Pesca de Viana e a área de Seca do Bacalhau, Darque.....	69
Figura 23 - Navio Rio Lima, Monserrate, 1952 .....	70

Figura 24 - Navio Senhor das Candeeias, 1955.....	70
Figura 25- Navio Santa Maria Madalena, Matosinhos, anos 60/70 .....	70
Figura 26 - Navio Vasco d'Orey, anos 60/70 .....	70
Figura 27 - Navio Senhor dos Mareantes, Matosinhos, anos 60 .....	70
Figura 28 - Navio São Ruy, Matosinhos, anos 60 .....	70
Figura 29 - Alguns exemplos de quadros na exposição .....	71
Figura 30 - Exposição sobre a Empresa de Pesca de Viana.....	72

## **Índice de Quadros**

Quadro 1. Principais iniciativas relacionadas com o mar de 1958 a 2020 .....	13
Quadro 2 - Dados gerais dos antigos pescadores de bacalhau entrevistados em Viana.....	75

## Introdução

Portugal é um país europeu atlântico, com uma posição geográfica que favoreceu uma expansão marítima que é fundamental na constituição da identidade nacional. A singularidade portuguesa, face a outros países marítimos europeus, não se cinge apenas à nossa posição geográfica e às relações com os outros continentes, mas também, ao aproveitamento que Portugal retirou ao mar. Esta característica da sua identidade, não foi sempre permanente, assumindo variadíssimas formas ao longo dos tempos.

“O mar português, mais do que o mar do passado, é o mar do futuro”, uma influência determinante na história de Portugal, que esteve presente durante todas as épocas da história portuguesa, “do nascimento, ao apogeu, à decadência e às tentativas de regeneração”, e foi esta dependente influência do mar, que permitiu conquistar e perder património do mar (Meneses, 2006, p. 194-195). Esta sua presença foi deixando marcas no território e até mesmo nas pessoas, e por isso constitui o património marítimo. Uma das heranças do passado, que em parte foi descurada e se encontra algo afastada das atenções dos portugueses, torna-se o centro das atenções nesta dissertação. Deste modo, num país com tanta tradição e património marítimo, torna-se pertinente cuidar do património e das memórias que ainda restam de momentos marítimos passados, como é o caso da indústria da pesca do bacalhau em Viana do Castelo.

Assim a presente dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Geografia – Planeamento e Gestão do Território pretenderá abordar a temática do mar, numa perspectiva que pretende relacionar “A memória e o património marítimo da costa norte de Portugal”. Sendo as problemáticas a ser desenvolvidas, as seguintes: *Como é que Portugal lida com o património marítimo?, Que património marítimo bacalhoeiro existe no concelho de Viana do Castelo?, O que se pode fazer em termos de valorização desse património marítimo?, Como é que se pode criar uma coesão entre o património marítimo tangível e intangível? e Que memórias existem sobre a pesca do bacalhau em Viana do Castelo?*

Para responder a estas questões é necessário definir os objetivos que irão nortear a dissertação, assim os principais objetivos são:

- i. Reflectir sobre a influência que o mar tem na sociedade portuguesa
- ii. Identificar os diversos tipos de património marítimo

- iii.** Enquadrar a pesca do bacalhau no contexto português até actualidade
- iv.** Identificar os espaços dedicados à divulgação do património marítimo bacalhoeiro em Portugal
- v.** Identificar o património relacionado com o bacalhau e as suas actividades, no concelho de Viana do Castelo

Por sua vez os objectivos secundários são:

- i.** Referir as principais políticas marítimas nacionais
- ii.** Analisar algumas das transformações dos espaços na cidade marítima de Viana do Castelo
- iii.** Demonstrar a importância que a pesca do bacalhau teve em Viana do Castelo
- iv.** Identificar alguns actores chave no processo da indústria bacalhoeira

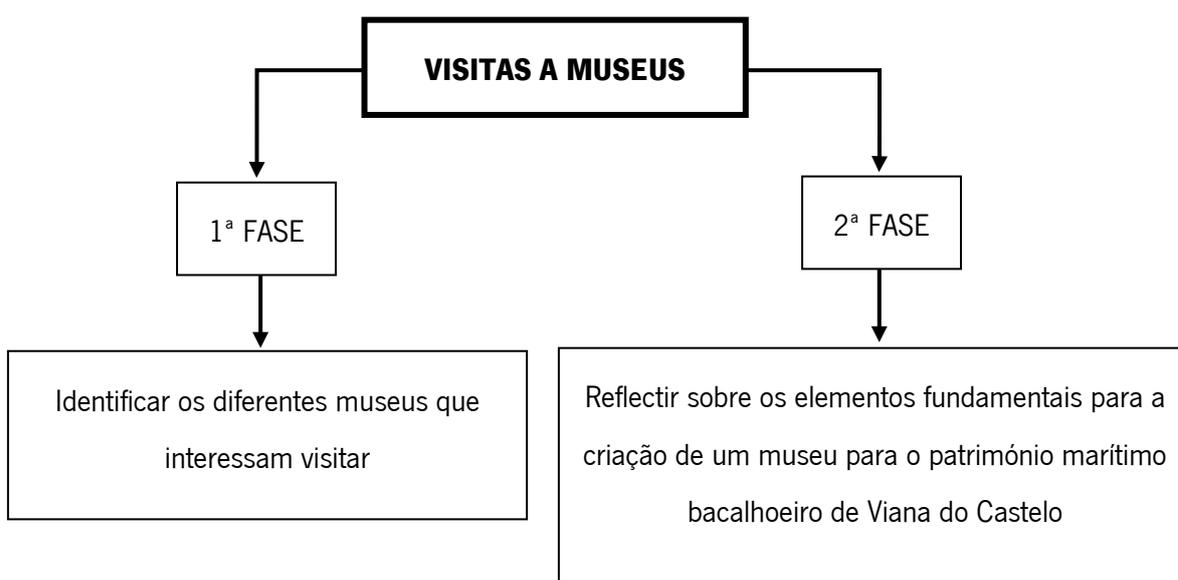
O presente trabalho encontra-se dividido em seis capítulos. O primeiro capítulo “O mar: sociedade e políticas” faz uma abordagem genérica da multiplicidade de contextos do tema do mar. Refere ainda a importância desta temática no contexto político de um país com uma extensa linha de costa e uma herança marítima secular. O segundo capítulo “O mar, o património e a memória” dedica-se a uma abordagem de conceitos como a memória e o património, no contexto marítimo. Neste referimos alguns exemplos de museus que se dedicam a salvaguardar o património marítimo tanto ao nível internacional como nacional, e ainda os museus que se dedicam ao património bacalhoeiro português. O terceiro capítulo é dedicado à “Pesca do Bacalhau em Portugal”, fazendo referência às questões sociais e políticas da pesca do bacalhau, passando pelo período do Estado Novo, período de grande fomento desta actividade piscatória, e terminando na sua fase de declínio que se fez sentir a partir dos anos 60/70. No quarto capítulo “Memória do bacalhau em Portugal” reflectimos sobre os espaços de memória e património em Portugal, referindo os principais locais onde a memória do bacalhau é apresentado ao público, analisando o que estes museus contém e divulgam ao público. O quinto capítulo “Viana do Castelo e o património” analisa genericamente a evolução da cidade, fazendo sempre referência ao património bacalhoeiro, através de um levantamento do património bacalhoeiro e dos espaços de divulgação na cidade de Viana. Por fim, no sexto e último capítulo, encontra-se um espaço dedicado às “Memórias e histórias de vida” onde se registam alguns relatos de memória e histórias de vida de pessoas que noutros tempos se relacionaram com a faina do bacalhau, nomeadamente pescadores que se dedicaram à pesca do bacalhau à linha com dóri e de arrastão.

## Metodologia

Para a elaboração deste trabalho foram tidas em conta diversas metodologias, nomeadamente, visitas a museus, trabalho de campo, entrevistas e análise de fotografias.

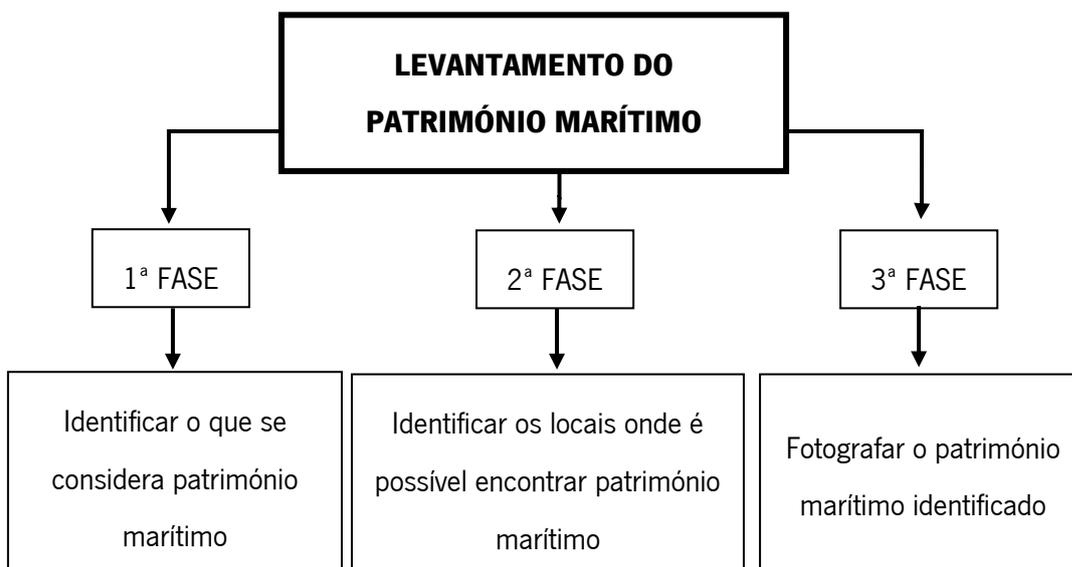
A metodologia referente às **visitas a museus** decorreu entre os meses de Julho a Setembro de 2012 e de Maio a Julho de 2013. As visitas a museus constituem uma forma de conhecer, compreender e analisar a estrutura de organização do museu, das suas exposições e temáticas apresentadas. Deste modo, pretendeu-se com estas visitas adquirir alguns conhecimentos tendo em conta aspetos geográficos (como a localização dos museus); históricos (enquadramento do tema com a história da localidade), artísticos (conjugação ou não do conhecimento com questões mais artísticas), inovação (uso ou não de novas tecnologias para apresentação das exposições), entre outros, que permitiram compreender o que os museus expõem sobre o património marítimo em Portugal, para os cidadãos, concidadãos e turistas.

Assim, no que se refere a esta metodologia, constaram três fases distintas. A primeira diz respeito à identificação da lista de museus que se visitou, relacionados com a temática do bacalhau e atividades relacionadas (apresentando a principal temática do museu, a sua localização, as características gerais, a história da sua criação, o que contém em exposição) de modo a numa segunda fase se reflectisse sobre o que seria relevante para a criação de um museu para o património marítimo do concelho de Viana do Castelo, com principal relevo para o património relacionado com a pesca do bacalhau.



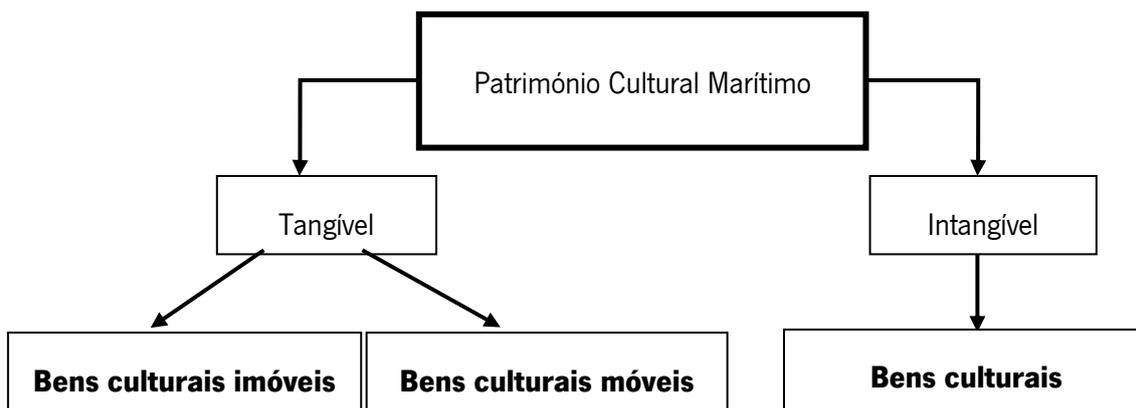
Para chegar à lista de museus referida, foi necessário, em primeiro lugar criar uma lista inicial de todos os museus com a temática marítima em Portugal Continental. Após este passo, escolheram-se os diferentes tipos de museus, segundo os seguintes critérios: museus com exposições sobre a pesca do bacalhau; e museus com proximidade geográfica ao concelho de Viana do Castelo. Na última fase, a de reflexão sobre os elementos fundamentais para a criação de um museu marítimo bacalhoeiro de Viana do Castelo, incorporou-se memórias escritas (tais como as histórias de vida dos principais atores desta actividade em Viana do Castelo, como é o caso dos pescadores de bacalhau), e memórias fotográficas (incluindo algumas fotografias importantes para a compreensão da atividade e outras que demonstrem a ocorrência desta actividade em Viana do Castelo).

O **trabalho de campo** dividiu-se em duas vertentes. A primeira diz respeito ao levantamento do património marítimo de Viana do Castelo e a segunda vertente correspondeu à identificação de ex-pescadores de bacalhau em Viana do Castelo. No que respeita ao levantamento do património marítimo de Viana do Castelo, este decorreu de Julho a Outubro de 2012, e abrangeu numa primeira fase a identificação do que é considerado património marítimo na elaboração da dissertação, seguido da identificação dos locais onde era possível encontrar o referido património do concelho de Viana do Castelo, e por fim, fotografar o património marítimo identificado.



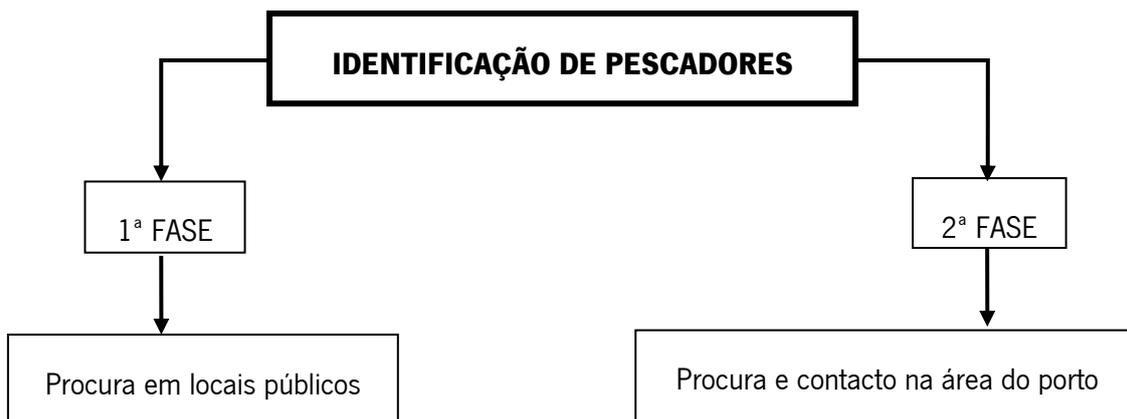
Na primeira fase, a de identificação do que se considera património marítimo, procedeu-se à identificação do património cultural marítimo tangível e intangível, de um modo geral e que poderá ser encontrado na área em estudo. No que se refere ao património tangível,

existem os bens culturais imóveis (tais como, monumentos; sítios históricos; monumentos artísticos; habitações; estátuas; entre outros, mas todos eles relacionados com o mar e as atividades marítimas), e os bens culturais móveis (como por exemplo, manuscritos, artefactos históricos; barcos; fotografias; entre outros); e no que se refere ao património cultural marítimo intangível, considera-se os bens culturais imateriais (tal como, a linguagem; toponímia; costumes; lendas; gastronomia; mitos; músicas; etc.).

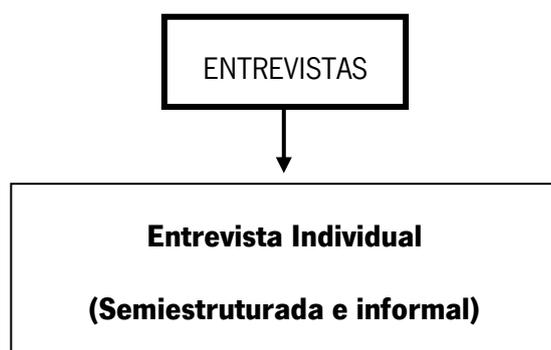


Numa segunda fase, procedeu-se à identificação e localização do património marítimo da área de estudo, em particular do património relacionado com o bacalhau, no concelho de Viana do Castelo. Aliado a este levantamento, está a terceira fase, que correspondeu ao processo de fotografar o património anteriormente definido e identificado.

Relativamente à identificação de antigos pescadores de bacalhau em Viana do Castelo, esta foi desenvolvida nos meses de Janeiro a Julho de 2013. A procura iniciou-se através do contacto com vianenses, que frequentavam alguns cafés próximos da zona do porto de Viana, que indicaram alguns locais onde seria mais fácil encontra-los e até a indicação de alguns nomes de pescadores, correspondendo esta à primeira fase. Um dos locais onde se iniciou o primeiro contacto com antigos pescadores de bacalhau foi nos armazéns de pesca junto ao porto, pois muitos desses pescadores ainda se mantêm de alguma forma na actividade pesqueira. Desde logo se mantiveram disponíveis para as entrevistas que se vieram a realizar posteriormente, apesar de no final só ter sido possível o contacto com cinco antigos pescadores de bacalhau. Destes cinco homens dois dedicaram-se à pesca do bacalhau à linha, e os restantes à pesca do bacalhau de arrastão.



As **entrevistas** compõem uma metodologia de investigação habitualmente usada para obter informações através da conversação. Este método poderá ser apresentado de diversas formas, consoante a opção do autor e da informação que este pretende obter através dela. No desenrolar deste trabalho, optou-se por realizar uma entrevista individual (semiestruturada, que pretende abordar diversos temas predefinidos, mas sem qualquer condicionante, quando a ordem é alterada consoante o desenrolar da entrevista), aos cinco antigos pescadores encontrados.



Para tal, foi necessário estabelecer um guião da entrevista, para que servisse de base à sua realização e desta forma fosse mais fácil e rápida a obtenção da informação pretendida. Neste guião constam os elementos básicos de caracterização do perfil do entrevistado, (nível etário, género, nível de escolaridade, naturalidade, profissão, duração da profissão) e posteriormente uma abordagem de alguns assuntos genéricos dentro da temática, que serão definidos posteriormente. Para a preparação e realização das entrevistas, necessitou-se do período compreendido entre Julho a Agosto de 2013.

No que respeita à **fotografia**, esta permite arquivar e conservar as memórias de lugares e pessoas de outras épocas. Faz com que as pessoas se lembrem do passado e fiquem

conscientes do que sucedeu, permitindo criar um vínculo entre o passado e o presente, e dessa forma, acaba por suprimir o tempo (pois o que aconteceu permanece como memorável) e ao mesmo tempo por representá-lo (pois o vínculo permite observar a transformação). A fotografia ajuda a representar e rememorar o que ocorreu no tempo, e é através desta união do passado ao presente, que se consegue ver as transformações ocorridas, sendo que apenas se põe em evidência um momento, incumbindo as pessoas de relembra-rem os factos e os acontecimentos reais que a fotografia representa (Strelczenia, 2001).

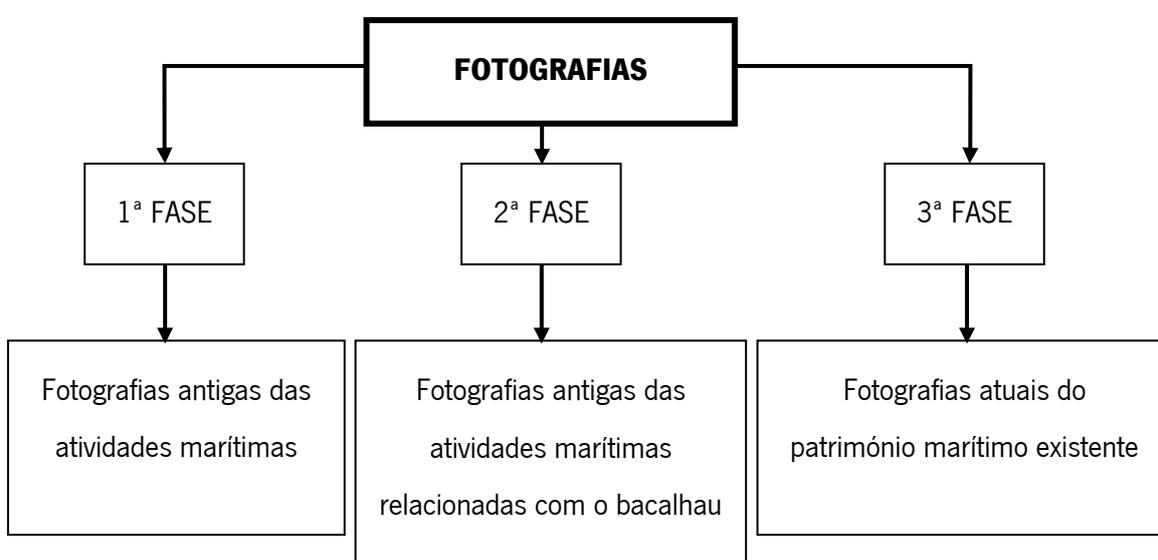
A fotografia constitui um documento e não apenas um objeto de arte, pois ao combater o esquecimento, preserva os momentos que se consideraram importantes capturar, e é este sentido de importância que dá significado à fotografia. Fotografa-se então para recordar, pois os acontecimentos passam e as fotografias permanecem, e é a memória, uma característica da condição humana, que dá significado à fotografia. Porém com o passar do tempo não se pode assegurar se os momentos capturados foram significativos ou se ganharam significado por terem sido fotografados (Strelczenia, 2001).

Denota-se assim que esta metodologia é um pouco subjetiva, já que sofre alterações e interpretações em todo o seu processo, numa primeira etapa o fotógrafo interpreta o que vê e atribui um significado próprio que o leva a 'petrificar' aquele momento, no entanto numa segunda etapa, o objeto a ser fotografado vai sendo alterado até ser capturado pela objetiva, e na última etapa, ao analisar-se a fotografia, estar-se-á a interpretá-la e analisá-la segundo outra visão, criando outro significado. Torna-se assim difícil e até impossível, descobrir as verdadeiras emoções e acontecimentos escondidos na memória do fotógrafo, mas, por vezes, descobre-se novos significados que no momento não estavam explícitos (Strelczenia, 2001).

Contudo, apesar das fotografias serem imagens silenciosas, criam sempre uma infinidade de discursos à sua volta, pois testemunharam a legítima presença do objeto, no passado. Mas para lhe dar significado, sentido, e explicação, é necessário criar um texto, porque as fotografias em si, são apenas instantes que não explicam nada do que sucedeu (Strelczenia, 2001).

A análise fotográfica é uma metodologia usada em três fases. Na primeira fase, recolheram-se fotografias antigas relacionadas com as diversas atividades ligadas ao mar que eram desenvolvidas no concelho de Viana do Castelo. Numa segunda fase, procedeu-se à

recolha de fotografias das atividades marítimas relacionadas com o bacalhau, nomeadamente, a pesca e a seca do bacalhau em Viana do Castelo. Por fim, na terceira fase, ainda que de forma experimental, fotografou-se o património marítimo relevante, do concelho de Viana do Castelo, de modo, a criar uma comparação entre o que existia e o que ainda existe atualmente. Naturalmente a riqueza do espólio fotográfico existente no caso das actividades marítimas em Portugal e em particular em Viana do Castelo, mereceria uma análise aprofundada que extravasa o âmbito desta dissertação.



Contudo, a recolha de fotografias antigas foi feita no arquivo digital (na internet – “Lugar do Real”) onde foi possível encontrar fotografias provenientes de alguns arquivos (nomeadamente Arquivo da Fundação Gil Eanes, Arquivo Municipal de Viana do Castelo, e um arquivo pessoal: Arquivo de Manuel da Fonte) sobre as várias actividades da pesca do bacalhau e as embarcações que se destinavam a pesca do bacalhau. Esta recolha e análise foi realizada no período de Julho a Outubro do ano de 2012 e em Agosto de 2013.

## **1. O mar: sociedade e políticas**

*“O mar é o reencontro do país com a sua própria geografia.”* (Lúcio, 2011, p. 26)

### **1.1. As sociedades marítimas da costa portuguesa**

O Homem, ao longo da história, explorou e geriu o mar e os seus recursos, elaborando diversos modos de apropriação social, económica e cultural. Segundo Orlando Ribeiro, o homem emancipou-se da influência directa do meio natural, criando diversos modos de vida, o que permitiu tirar partido dos recursos proporcionados pelo meio (Lema, 1996). Toda esta interacção com os oceanos permitiu a expansão de povoações junto ao mar, sendo que ao longo do estreito litoral português “abrigam-se populações dedicadas às fainas do mar ou da costa”, organizando-se no espaço de forma a desenvolver as suas actividades (Lema, 1996, p. 33).

Com uma fronteira marítima de cerca de 832 km, cerca de “41% da sua linha de limites”, Portugal é ainda constituído por 11 ilhas, pertencentes aos Arquipélagos dos Açores e Madeira, o que levou as populações desde cedo a ocuparem o litoral (Medeiros, 2005, p. 156). Esta litoralização precoce, com vestígios pré-históricos que testemunham esta presença humana próximo da costa, deveu-se em parte aos recursos que o mar proporcionava. No entanto esta organização espacial do território português próxima do litoral tornava-se necessária visto que algumas comunidades litorais se encontravam isoladas, fortalecendo assim a sua ligação ao mar. Alguns grupos de pescadores começaram a fixar-se no litoral a partir da segunda metade do século XVIII, mas só a partir do século XIX as aglomerações urbanas litorais começaram a registar aumentos nos níveis de crescimento, uma vez que perto destas áreas se começaram a instalar as principais indústrias e equipamentos de turismo, permitindo desta forma desenvolver o sector económico e social das áreas costeiras portuguesas, à semelhança do que aconteceu com outros países (Medeiros, 2005).

Desenvolveu-se assim a pesca, pelas povoações litorais, como modo de sustento e subsistência, e que por sua vez assumiu grande relevância, ao ponto de se manter praticável até actualidade. Este fenómeno deveu-se ao saber da experiência e das práticas adquiridas das artes da pesca, transmitido de geração em geração, pela memória, permitindo conservar a cultura e os conhecimentos que as comunidades piscatórias detêm do litoral. O mar tem assim, na

cultura portuguesa “uma visibilidade claramente maior que a que lhe é dada pelos governos e pela política de pescas comum” (Medeiros, 2005, p. 3).

Portugal é um país com um grande potencial cultural marítimo que lhe “advém em primeira instância do locus português ideal; e em segunda instância, da enorme tradição de navegação marítima, cujo auge se desenrolou na viragem para a Época Moderna, conhecida como Época dos Descobrimentos Marítimos Portugueses” (CEO, Parte II, p. 20). Apesar deste período histórico ter marcado a identidade nacional, não é o único elemento da memória nacional, uma vez que o meio marítimo ocupa também um importante lugar na sociedade e economia portuguesas, embora este desde meados dos anos 70 ser um assunto ‘esquecido’ na política portuguesa, apesar de ter existido “diversas tentativas em prol dos assuntos do mar nas décadas de 70 e 80, com a intenção de regenerar e redescobrir a importância do mar para Portugal” (Queirós, 2011, p. 3).

## **1.2. A sociedade portuguesa e as políticas marítimas nacionais**

Portugal é sinónimo de mar e Descobrimentos. “Um jardim à beira mar plantado ” marcado pelas envolvências marítimas do seu povo “dividido entre o medo e o desejo de desbravar o mar”, em parte devido ao deslumbramento e à veneração com que encaravam o mar, para alcançar o futuro (Sena, 2011, p. 2498). Futuro esse marcado pelo mito português do mar e da saudade inscrito no imaginário lusitano. Estes “elementos primordiais da memória portuguesa” são parceiros deste país com uma localização periférica em relação à Europa, que apesar de aparentemente desfavorável, tornou-se vital para a expansão portuguesa. Com uma fronteira marítima de 832 km, banhada pelo Atlântico e pelo mar Mediterrâneo, Portugal sente toda a influência marítima na cultura. O mar constituiu assim, um importante ícone de Portugal ao desempenhar um papel protagonista na sua história (Sena, 2011).

O mar além de ser um dos nossos principais recursos naturais é também uma característica fundamental na posição geográfica do país e na sua ligação aos arquipélagos dos Açores e da Madeira. Este recurso constitui para Portugal, a identidade do país, e como tal está presente na história, na cultura, na literatura, e nas tradições portuguesas. O mar é assim um dos símbolos de universalidade. Muitos caminhos marítimos foram já percorridos pelos portugueses, comprovando que todos os mares são um só, “instaurando ligações entre

comunidades distantes que, por vezes, nem sequer tinham conhecimento uma da outra.” (Sena, 2011, p. 2506). Mas foram as expedições para a pesca, o princípio inaugural para que o mar adquirisse toda a carga simbólica que representa na cultura portuguesa (Sena, 2011). No entanto, apesar de Portugal ser “país marítimo, nação oceânica e terra de marinheiros”, a comunidade política portuguesa desligou-se do mar (CEO, 2004, p. 15).

Portugal desde o século XV, que entendeu que o seu desígnio era zarpar rumo à era dos Descobrimentos, “conquistando regiões e rotas comerciais importantes, desde as ilhas até ao Extremo Oriente, passando pelo Brasil e em África” (Lúcio, 2011, p. 25). Este destino manteve-se até à queda da ditadura em 1974, através da ocupação das colónias ultramarinas e do programa de propaganda e exploração comercial ao serviço do regime do Novo Estado. A sua vocação transatlântica, tantas vezes expressa, está inscrita no património identitário e cultural do povo português, composto de ‘heróis do mar’ (referido na primeira estrofe do hino nacional). Aliás, Fernando Pessoa questiona “o ‘mar salgado’ acerca do preço que Portugal pagou ‘para que fosses nosso, ó mar’” (Sidaway, 2007, p.143), ‘preço’ esse, que levou ao afastamento político da nação, que actualmente tenta criar um futuro ligado ao mar Portugal é assim uma “nesga de terra debruada de mar”, como lhe chamou o poeta Miguel Torga, quase seis séculos depois da conquista de Ceuta, em 1415, uma nação marítima, que procura de novo o mar.

Desde meados dos anos 70/80 que se deu o abandono do mar. O mar ficou com um rótulo de passado “porque houve a ressaca do império colonial, com a revolução” do 25 de Abril, que em conjunto com a adesão à União Europeia (UE), passaram a ser desculpa desse virar de costas (Lúcio, 2011, p. 25). Enquanto que para o regime, “o mar era sinónimo de império, para os revolucionários de Abril, o mar passou a ser sinónimo de passado”. Aliada a esta visão está o facto da nossa adesão à UE não tirar partido das nossas capacidades no sector do mar, acabando por abandoná-las, apesar de a Europa ser o continente mais marítimo do mundo com dois terços das suas fronteiras a encontrarem-se em mares e oceanos. No entanto, a ruptura com o modelo económico anterior à revolução e Abril, levou a que o mar, de um assunto rejeitado, passasse a não ser assunto, não fazendo parte da “equação do modelo de desenvolvimento económico português” (Lúcio, 2011, p.25).

Numa tentativa de ‘fazer as pazes’ com o mar, o governo português desenvolveu um programa dinamizador relacionado com os oceanos e com o futuro, para a Expo’98, uma exposição mundial, cujo tema foi “Os Oceanos, Um Património para o Futuro” canalizando

assim recursos para a investigação científica ligada ao mar, sendo essa área, a da ciência, a única área em que Portugal não ‘esteve mal’ com o mar. Esta coincidiu com a comemoração dos 500 anos dos Descobrimentos portugueses, o que permitiu reescrever a arquitectura da velha área portuária de Lisboa, de forma a alocar a Expo’98. Resultado desta exposição, ficou o Oceanário de Lisboa, espaço que na opinião de Tiago Pitta e Cunha, “representa a ruptura com o mar das Descobertas posto em marcha pela Expo’98, constituindo desta forma o ponto de partida para a descoberta do desenvolvimento do futuro” (Lúcio, 2011, p.26). Este espaço, de aspecto imponente, subsiste na actualidade com a missão de dar a conhecer à população as características dos oceanos e dos seus habitantes.

A exposição demonstrou a nível mundial que “o mar está no mais íntimo da memória lusitana, resgatado quotidianamente pelo anzol da saudade do tempo em que Portugal era o mensageiro do mundo (...). Saudade do tempo em que os portugueses se perderam pelas rotas do mundo.” (Sena, 2011, p. 2511). Foi desta forma que se enfatizou as memórias e as experiências marítimas do passado, através do uso da época de ouro das navegações portuguesas (Almeida, 2004).

A atual conjuntura internacional é marcada por dois fenómenos peremptórios: a globalização e a expansão da adesão europeia, com o esbatimento das sociedades tradicionais. Como tal, Portugal não escapa a estes fenómenos, sendo incontornável a sua envolvimento, pois sendo um país periférico de dimensões limitadas, teve que se tornar um país mais aberto e global. Esta abertura salientou a grande dependência da economia portuguesa ao mar, embora ela nem sempre seja reconhecida. É um facto que “cerca de 76% da população nacional vive nas regiões costeiras, cerca de 90% dos turistas que nos visitam procuram a proximidade ao mar e quase 70% das nossas importações chegam por via marítima” (Monteiro, 2011, p. 1). Isto demonstra a importância económica dos oceanos para Portugal e para a generalidade dos países. No entanto, “o mar não vai resolver todos os problemas de Portugal, mas, sem o mar, Portugal nunca se reencontrará como Nação” (Lúcio, 2011, p. 27).

Para encarar a globalização, Portugal procurou a sua reafirmação no cenário europeu, através da adesão à União Europeia, para tal os sucessivos governos tiveram necessidade de implementar algumas iniciativas políticas como o “Livro Branco da Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI em 1998, a EXPO’98, o Conselho de Ministros para os Oceanos no Verão de 1998, a Comissão Estratégica dos Oceanos de 2003 e a Estrutura de Missão para os

Assuntos do Mar de Agosto de 2005 que preparou a Estratégia Nacional para o Mar de Dezembro de 2006”, com o intuito de reaproximar o país ao mar (Matias, 2009, p. 15).

Relativamente à Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016) aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, de 12 de Dezembro, esta delinea oito acções estratégicas, com base na proposta da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM) que apelam à sensibilização e mobilização da sociedade para a importância do mar, a divulgação do mar e das actividades ligadas ao mar, e ainda o conhecimento e a protecção do património cultural marítimo, em linha com as recomendações da Comissão Estratégica dos Oceanos” (Tavares, 2011, p. 5-6).

A Estratégia Nacional para o Mar (ENM) (2013-2020) integra um plano de acção, o Plano Mar-Portugal, que incorpora todos os programas e acções que se delinearam na ENM, com o objectivo de recuperar a identidade marítima nacional; desenvolver o potencial económico que este elemento tem para o nosso país; criar condições para que surjam novos investimentos neste sector em Portugal; desenvolver a investigação científica e tecnológica neste sector, de modo a “consagrar Portugal, a nível global, como nação marítima” (ENM 2013-2020, 2013, p. 56)

**Quadro 1.** Principais iniciativas relacionadas com o mar de 1958 a 2020

1958	I Conferência sobre Direito do Mar
1960	II Conferência sobre Direito do Mar
1970	Resolução da ONU: fundos marinhos e oceânicos e subsolo, património da humanidade
1973	Início III Conferência sobre Direito do Mar
1982	Assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (Portugal ratifica a CNDM em 1997)
1983	EU: Política Comum de Pescas (PCP)
1987	Relatório Brundtland – os oceanos unindo uma multiplicidade de sectores
1992	Cimeira da Terra e Agenda 21
1994	Entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
1996	Lei dos Oceanos Canadiana

1998	Portugal: Expo'98 Ano Internacional dos Oceanos Relatório Comissão Independente dos Oceanos "Oceanos o nosso futuro" Política Australiana dos Oceanos
2000	Directiva Quadro da Água
2002	Comunicação "Rumo a uma Estratégia de Protecção do Meio Marinho"
2003	Portugal: Criação da Comissão Estratégica para os Oceanos
2004	Portugal: Relatório "O oceano: um designio para o século XXI"
2005 (e 2007)	Portugal: Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM) Estratégia Temática de Protecção do Meio Marinho
2006	Portugal: Estratégia Nacional para o Mar, plano de acção Livro Verde sobre a Política Marítima Europeia
2006 - 2013	Estratégia Nacional para o Mar (2006-2013)
2007 (e 2009)	Livro Azul da Política Marítima Europeia (PME – abordagem holística e iniciativas integradas (proposta de uma política marítima integrada) Plano de Acção: Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia Portugal: Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM)
2008	Directiva Quadro Estratégia Marinha Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na EU Dia Europeu do Mar Portugal. Fórum Permanente para os Assuntos do Mar: a voz da sociedade civil
2009	Portugal: Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira de Portugal Portugal: Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM) – proposta em fase de discussão
2011	Portugal: <i>Simplex</i> Mar
2013 - 2020	Estratégia Nacional para o Mar (2013-2020)

**Fonte:** Modificado de Queirós (2011, pp. 5-6).

## **2. O mar, o património e a memória**

*“Ele [o mar] vive na nossa história, na literatura, na cultura e nas tradições.*

*É verdadeiramente a nossa identidade.” (CEO, 2004, p. 15)*

### **2.1. A memória marítima**

*“Só a memória enriquece e alimenta. Não há pedra que mais sangue nem asa que mais nos liberte. Talvez por isso os Saberes da memória respirem um tempo e um espaço muito próprios. A morte, que tudo transfigura, pratica as artes supremas da imprevisibilidade. E, nesta imprevidência se compraz, irremediavelmente, a nossa humana condição.” (Manuel Lopes, “O Barco Poveiro”, Prefácio, 1995)*

A relação das comunidades marítimas com o mar produziu ao longo de décadas memórias e patrimónios que perduram nos nossos dias. Assim com o intuito de retratar a identidade marítima, falaremos de património e das duas variantes que o património cultural tem: a variante material (tangível) e imaterial (intangível). A primeira remete-nos para as memórias e património ‘físicos’, já a segunda variante prende-se com as tradições, as expressões, as representações, e o simbolismo que o património poderá ter, entre outras coisas. É deste modo importante definir estas duas variantes de modo a compreender a identidade e memória marítima contida no património marítimo.

A memória “é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou colectiva, cuja busca é uma das actividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje” (Le Goff, 1984, p. 46 citado em Santos, 2008, p. 3). A memória permite-nos assim fincar e conservar os conteúdos de vivências para além do ‘aqui e do agora’, momento esse em que foram vividas, e manipulá-las em circunstâncias posteriores, reproduzindo-as mais tarde para posteriormente identificar e localizar no passado a sensação presente. Deste modo, as memórias são fundamentalmente narrações escritas de acontecimentos em que o autor participou, testemunhou ou teve conhecimento por ser dele contemporâneo, constituem-se assim “valiosas fontes históricas, tornando-se em associação com alguns objectos, óptimas para

a reconstituição dos usos e costumes de uma determinada época, bem como da noção da cultura ou identidade de um determinado povo onde o indivíduo se insere.” (Santos, 2008, p. 10-11). Assim sendo, denota-se que a “função primordial da memória, enquanto imagem partilhada do passado, é a de promover um laço de filiação entre os membros de um grupo com base no seu passado colectivo, conferindo-lhe uma ilusão de imutabilidade, ao mesmo tempo que cristaliza os valores e as aceções predominantes do grupo ao qual as memórias se referem. Considera-se, então, que a memória colectiva é o ponto de ancoragem da identidade do grupo, assegurando a sua continuidade no tempo e no espaço. Isto é, a memória individual está interligada com a memória colectiva, pois “é na sociedade que as pessoas adquirem normalmente as suas memórias, que recordam, reconhecem e localizam as suas memórias”, sendo que esta “conceptualização pressupõe uma sujeição das memórias individuais aos padrões colectivos, visto que, em última análise, o que recordamos, enquanto indivíduos, é sempre condicionado pelo facto de pertencermos a um grupo” (Peralta, 2007, p. 6 citado em Santos, 2008, p. 10).

Existem no entanto espaços destinados à salvaguarda da memória, lugares onde se navega na história, remonta-se e resgata-se o passado, revive-se e traduz-se as origens através de testemunhos de histórias como de objectos, documentos, saberes e fazeres apresentados didáctica ou tradicionalmente, cuja actividade é de extrema importância para a construção da identidade da população. Entre esses espaços estão diversas instituições que preservam e divulgam o património memorial, sejam elas arquivos, bibliotecas, museus, galerias de arte ou centros culturais. Nestas a preservação das memórias são institucionalizadas para que se ressalve o seu conhecimento e valor (Chagas, 2009). Nesta dissertação dar-se-á maior relevância aos museus, espaços memoriais onde normalmente se encontram testemunhos materiais de determinados períodos históricos ao qual se associam valores simbólicos, na tentativa de manter uma tradição que alie o passado ao presente. Estes espaços interessam-se pela celebração do passado e o culto da saudade, muito presente na sociedade portuguesa. Os museus são assim lugares onde se guardam e preservam memórias.

## **2.2. O património do mar**

Portugal, “enquanto ente político existe há praticamente nove séculos” (CEO, 2004, p. 32). Esta longevidade reflete-se, no seu património e na sua identidade coletiva, os quais são o resultado de um longo e contínuo processo. Para além desta longevidade, a posição geográfica do país é também um elemento determinante do património e identidade coletiva mencionados. Este posicionamento permitiu receber a influência oceânica e predispôs os portugueses ao uso do mar: nas relações comerciais; na formação de póvoas marítimas e na sua diversidade comunitária; nas actividades de pesca costeira e longínqua (por exemplo, a pesca do bacalhau na Terra Nova e Gronelândia); na extração do sal; na seca de algas marinhas (sargaço); na expansão marítima e no reconhecimento do litoral africano; na descoberta das ilhas da Macaronésia; e na abertura de rotas oceânicas com o incrementar do comércio entre a Europa e o Oriente. Este conjunto de movimentos humanos e de actividades deu lugar a um vasto património em Portugal e além-fronteiras. Trata-se de um património cultural marítimo cuja preservação e projeção se advoga como um importante sector que necessita urgentemente de valorização, devido à histórica ligação de Portugal ao mar (CEO, 2004).

Mas antes de mais, interessa compreender ‘O que se entende por património?’ Legalmente e segundo o Decreto-lei nº 13/1985 de 6 de Julho: “O património é constituído por todos os bens materiais e imateriais que, pelo seu reconhecido valor próprio, devam ser considerados como de interesse relevante para a permanência e a identidade da cultura portuguesa através do tempo” e como tal, conforme o Decreto-lei nº 107/2001 de 8 de Setembro: “Integram o património cultural todos os bens que, sendo testemunhos com valor de civilização ou de cultura portadores de interesse cultural relevante, devam ser objeto de especial proteção e valorização” (in Diário da República). Entende-se então que o património é “uma autodefinição cultural, materializada em estandartes públicos, que se fundamenta no passado” (Peralta, 2003, p. 86). Assim, o património assenta na construção patrimonial de um país, sendo então o “resultado de uma escolha permanente entre um potencial quase ilimitado de objetos e valores herdados” resultando numa “composição contínua efetuada por cada grupo social e cada geração, por referência ao que lhes vem do passado e segundo os seus interesses no presente” (CEO, 2004, p. 10). Este procura também unificar um conjunto de indivíduos que se “reconhecem num mesmo conjunto de valores, objetos e práticas, os quais se julgam dignos de serem transmitidos às gerações vindouras” (CEO, 2004, p. 10). O património assenta assim a sua importância no facto de ser um vínculo entre as gentes, a sua história e a sua terra,

encarnando o valor simbólico de identidades culturais e personificando a experiência humana e as suas aspirações (Henriques, 2010). No entanto, os objectos por si só “não traduzem todo o significado sem os contextos, as interpretações e as memórias a que estão ligados” (Carvalho, 2011, p. 23).

Existem porém diversos tipos de património, sendo que para este trabalho interessa identificar o património marítimo. Este conceito é formado pelo “conjunto de patrimónios originados no mar, ou de alguma forma relacionados a este (incluindo nele o património marítimo subaquático, e tudo o que faz parte da cultura das comunidades marítimas: a linguagem, as lendas, a literatura, a religião, etc.)” “Dentro deste grupo são também incluídos todos os gestos, objetos, e técnicas de pesca pertencentes às comunidades e utilizadas por elas ao longo da história” (Pereira, 2009, p. 10). Este conceito diz então respeito a “todos os eventos relacionados com a actividade marítima desenvolvida ao longo do tempo por comunidades localizadas no litoral, e a todas as demonstrações que estão enquadradas na paisagem costeira e no meio ambiente marinho.” (Pereira, 2009, p. 10). O património marítimo é, por conseguinte, uma “criação sociocultural com entidade própria que se relaciona com as múltiplas representações da memória coletiva estimada, identificada e valorizada pelas gentes do mar, no entanto esta pode ter por vezes algumas interferências, isto é, algumas interrupções.” (Pereira, 2009, p. 10).

Assim, o conceito de património marítimo pode ser entendido como o “conjunto de elementos materiais e imateriais (artefactos e mentefatos) relativos, direta ou indiretamente, às actividades humanas que se desenvolveram ou se desenvolvem no meio marinho, e que são reconhecidos pelos grupos sociais como herança própria e constituinte de uma identidade que é digna de ser transmitida às gerações vindouras. Dentro deste conceito, importa distinguir, pela sua relevância aos mais diversos níveis, entre o património emerso e o património imerso (este mais correntemente designado como património cultural subaquático)”. (CEO, 2004, p. 32).

Aliado ao património marítimo está o conceito de identidade marítima entendida “como uma herança e projeto social das populações que vivem dos recursos do mar” (CEO, 2004, p.10). Porém esta identidade é constituída por “valores, atitudes, comportamentos e crenças, consistindo numa maneira de sentir, compreender e atuar no mundo e em formas de vida partilhadas, cuja expressão ou cultura se manifesta em instituições, comportamentos regulados e conhecimentos em comum” (CEO, 2004, p. 10). Por esta razão, o património marítimo-

cultural não pode deixar de ser enquadrado nos aspetos geográficos, sociais e políticos referentes a uma comunidade, os quais condicionam, decisivamente, esse mesmo património.

O património pode, no entanto, ser dividido em duas categorias: o património tangível e o património intangível. O património tangível compreende bens culturais imóveis (tais como, monumentos; sítios históricos; monumentos artísticos; habitações; estátuas; entre outros, mas todos eles relacionados com o mar e as atividades marítimas), e os bens culturais móveis (como por exemplo, manuscritos, artefactos históricos; barcos; fotografias; entre outros); e no que se refere ao património cultural marítimo intangível, considera-se os bens culturais imateriais (tal como, a linguagem; toponímia; costumes; lendas; gastronomia; mitos; músicas; etc.) (Pereira, 2009).

Segundo a Convenção para a salvaguarda do património cultural imaterial, realizada pela UNESCO, em Paris, a 17 de Outubro de 2003 compreende-se por 'património cultural imaterial': "as práticas, representações, expressões, conhecimentos e aptidões – bem como os instrumentos, objetos, artefactos e espaços culturais que lhes estão associados – que as comunidades, os grupos e, sendo o caso, os indivíduos reconheçam como fazendo parte integrante do seu património cultural" (CSPCI, 2003, p. 1). No entanto este património sofre alterações devido à mensagem que é passada de geração em geração, pois é constantemente recriado pelas "comunidades e grupos em função do seu meio, da sua interação com a natureza e da sua história, inculcando-lhes um sentimento de identidade e de continuidade, contribuindo, desse modo, para a promoção do respeito pela diversidade cultural e pela criatividade humana" (CSPCI, 2003, p. 1). Nesta convenção referiu-se também que o património cultural imaterial, manifesta-se em: "tradições e expressões orais, incluindo a língua como vetor do património cultural imaterial; Artes do espetáculo; Práticas sociais, rituais e eventos festivos; Conhecimentos e práticas relacionadas com a natureza e o universo; e aptidões ligadas ao artesanato tradicional" (CSPCI, 2003, p. 1).

Devido à complexa realidade geográfica de Portugal, que advém das influências atlântica e mediterrânica, o país é forçado a encontrar um equilíbrio entre a continentalidade e o atlantismo no seu posicionamento estratégico-político. Não é difícil, pois, compreender o altíssimo valor do património cultural e, no caso em análise, do património marítimo. Na realidade, a sua importância é relevante, visto que as sociedades contemporâneas confrontam-se hoje com o desafio da preservação das identidades, que decorre do conflito entre o que é

universal, e o singular, ou seja, aquilo que distingue para unir, como sejam a história, as tradições, as raízes e a sua espiritualidade. Na realidade, a permanente influência do mar na cultura portuguesa é razão suficiente para que a salvaguarda e valorização do património marítimo histórico seja uma prioridade.

No que concerne ao património localizado em território nacional, este trabalho irá focar-se no património bacalhoeiro do concelho de Viana do Castelo, tentando valorizar toda a história em torno das actividades relacionadas com a pesca e a seca do bacalhau.

### **2.2.1. A diversidade do património marítimo**

“O valor mais importante do património cultural é a sua diversidade“ (Henriques, 2010, p. 50). Como tal, também o património marítimo se compõe em categorias, devido à sua diversidade. Segundo Pereira<sup>1</sup> (2009), podemos considerar duas categorias principais: o património cultural material (inclui os bens culturais imóveis e os bens culturais móveis) e o património cultural imaterial (inclui os bens culturais imateriais). (consultar Anexo I)

#### **2.2.1.1. O património marítimo internacional**

Os museus que abordam a temática marítima são espaços onde o património marítimo de determinada cultura marítima é resguardado. São diversos os espaços que existem em todo o mundo, e que se dedicam a este tema, o mar. Como tal, é pertinente referenciar alguns exemplos destes museus mundiais, no entanto, as razões que levaram à escolha destes quatro museus não foram completamente homogéneas. O National Maritime Museum interessou-me pelo seu extraordinário espólio bibliográfico, sendo mesmo considerado o maior museu marítimo do mundo dentro do estilo, aliando a vertente ‘clássica’ com a dinâmica moderna, na existência de um simulador. Escolhi o Musée National de la Marine, por ter sido a oportunidade de o visitar em abril de 2013. O Maritime Museum of the Atlantic é objecto de estudo, por ser o maior e mais antigo museu marítimo do Canadá, tendo celebrado o seu 60º aniversário em 2008. Este

---

<sup>1</sup> Foi utilizada uma classificação “culturalista” de base antropológica, tal como é enunciada pela atual “Lei de Patrimonio Cultural de Galicia”, e foi definida por Xerardo Pereiro, (2006). “Património cultural: o casamento entre património e cultura”, Revista Adra, nº 1, Museo do Pobo Galego, Santiago de Compostela, 2006.

museu também foi escolhido por ter resultado do esforço de um grupo de oficiais em criar um espaço onde a história marítima local fosse preservada. Por último, o Osaka Maritime Museum, contrasta com os outros três museus escolhidos, tendo sido inaugurado apenas no ano de 2000. A sua escolha deveu-se também à sua característica física deslumbrante, em que a sua cúpula de vidro parece flutuar na Baía de Osaka, mantendo assim uma dupla relação com a temática, tanto pelo seu interior com as exposições, como pela sua localização no 'mar'. Apesar da diversidade de temas abordados e de terem localizações distintas e afastadas, todos estes museus tem uma característica comum, pois além de retratarem a temática marítima, os seus edifícios são monumentais e encontram-se situados em centros históricos.

O **National Maritime Museum**, em Greenwich, Londres, foi inaugurado a 27 de abril de 1937 pelo Rei George VI, tendo sido criado por lei no Parlamento em 1934. Nas exposições deste museu, dedicado à marinha do Reino Unido, é possível ter contacto com 500 anos de história marítima, e da relação que a Grã-Bretanha estabeleceu com o mar. Os edifícios do museu foram construídos em 1807, com o objectivo de formar uma escola para os filhos de navegantes. O museu compõe-se com uma das mais importantes exposições da história naval britânica, onde é possível encontrar cartografia, manuscritos, maquetes e planos de barcos, instrumentos científicos e de navegação e ainda arte marítima. Este alberga ainda a maior biblioteca do mundo de referências bibliográficas sobre a história naval (cerca de 100 mil volumes), com livros datados do século XV. As coleções presentes compreendem cerca de 2.480 mil itens, muitos deles cedidos por empréstimo a museus em outros lugares da Grã-Bretanha. As exposições permanentes deste museu são: "O grande mapa", "Comboios Articos, 1941-1945", "Traders: Companhia das Índias Orientais e na Ásia", "Britânicos e o Mar", "A bússola de salão", "O Atlântico: escravidão, comércio", "Exploradores: as Américas e a Passagem Norte", "Barcos de Guerra: 1660-1815", "Galeria do Ambiente", entre outras exposições. Neste museu ainda é possível ter a experiência de dirigir um navio no porto e disparar um canhão de um navio (<http://www.rmg.co.uk/national-maritime-museum/>, 2013).

O **Musée National de la Marine** é um museu marítimo localizado no Palais de Chaillot, no Trocadéro em Paris. Este museu teve a sua origem numa colecção de modelos de navios e instalações navais, oferecidos por Henri-Louis Duhamel du Monceau, a Louis XV da França, em 1748 com um pedido para que a colecção fosse exibida no Louvre. Esta foi então colocada numa sala, chamada '*Salle de Marine*' em 1752. No entanto, com a Revolução

Francesa, a sal foi fechada em 1793. Mais tarde foi aberto um museu com curta duração onde estava a exposição entre 1801 e 1803 no Ministério da Marinha. Assim só em dezembro de 1827 é que o museu foi fundado, continuando a ser um espaço dedicado ao património marítimo nele existente. A partir do século XIX, o museu começou a abordar outras temáticas nas suas exposições, nomeadamente: comércio e navegação transatlântica e passeios de barco e desportos aquáticos, a pesquisa científica, e a exploração do mundo como as profundezas. Atualmente este é constituído por modelos de navios, pinturas, esculturas, cartazes, desenho e gravuras, livros, mapas e plantas, instrumentos de navegação, armas e uniformes. Este espaço museológico alia também a vertente 'clássica' de museu, coma programas multimédia, onde o visitante tem acesso a exposições virtuais. Este museu integra o ICOM (International Council of Museums) (<http://www.musee-marine.fr>, 2013).

O **Maritime Museum of the Atlantic**, em Halifax, Nova Escócia no Canadá, deve a sua origem a um grupo de oficiais da Marinha Real Canadense que idealizou um museu marítimo, onde se pudesse salvaguardar as relíquias do passado naval do Canadá. Este começou por ser um pequeno espaço no estaleiro de Halifax, em 1948, tendo-se mudado em 1952 para a cidade de Halifax, tornando-se em 1957 o Museu Marítimo do Canadá. No entanto, com a ocorrência de cheias e incêndios nos inícios dos anos 60, provocaram mudanças temporárias para vários sítios até 1965, quando uma casa foi encontrada no edifício de uma antiga padaria em terrenos da Marinha. Em 1967, o museu tornou-se na secção de História Marítima do Museu da Nova Escócia. Por sua vez, durante os anos 70 efectuou-se uma longa procura por instalações permanentes e finalmente em 1982 o Museu Marítimo do Atlântico foi estabelecido junto ao porto de Halifax, abrindo ao público a 22 de Janeiro desse ano. A colecção do museu representa a história marítima da Nova Escócia e das regiões ou temas que são considerados relevantes ou de interesse para o povo da Nova Escócia. Constam como exposições permanentes: “A explosão de 1917 que devastou Halifax”; “Andar a bordo do navio para sobreviver à Primeira e Segunda Guerras Mundiais e a Explosão de Halifax de 1917”; “Theodore Tugboat”; “Idade de Ouro da Vela”; “Titanic”; “A idade da galeria de vapor”; “Artefactos raros e factos intrigantes sobre inúmeros naufrágios da Nova Escócia”; “Galeria de navios de guerra da marinha”.

O **Osaka Maritime Museum**, no Japão, foi inaugurado em julho de 2000, tendo sido iniciada a sua construção em 1998. Este exuberante museu, têm uma característica única, pois

além de estar ‘em cima da água’ possui um cúpula esférica que parece flutuar na baía de Osaka, sendo o acesso através de um túnel submerso. Esta cúpula fora construída fora do localização do museu, e transportada através de uma grua flutuante para a estrutura do museu. No seu interior, o museu apresenta uma reprodução de tamanho original de um barco de madeira da época Edo (1615-1868), que foi colocada no centro do globo, como se flutuasse sobre a água. Nos quatro andares do museu consta uma gama de artefactos e exposições relacionadas com o desenvolvimento do comércio marítimo em torno de Osaka e internacionalmente. Compõe-se também por duas salas de vídeo, no porão, onde é exposto um vídeo sobre um marinheiro japonês, e onde os visitantes têm a sensação do balancear das ondas. Existe também um simulador que dá aos visitantes a oportunidade de tentarem navegar num barco a vela. Além disto, os navios na baía de Osaka parecem fazer parte da exposição. À noite, o museu fica iluminado aparecendo como *“uma pérola de cultura, uma gota de água no oceano”* ([http://www.arup.com/\\_assets/\\_download/download39.pdf](http://www.arup.com/_assets/_download/download39.pdf), 2013).

#### **2.2.1.2. O património marítimo nacional**

Em Portugal, existe uma multiplicidade de património marítimo, sendo encontrado nas ruas, em monumentos, ou em espaços fechados e mais formais como é o caso dos museus. No entanto a diversidade de sub temáticas, dentro da temática marítima é bastante grande, de modo que optamos por referir cinco exemplos nacionais de museus que se dedicam ao estudo e divulgação de alguma área relacionada com o património marítimo. Optei pela escolha de dois museus de referência em Lisboa, que contêm uma forte relação com o contexto marítimo desde a época dos Descobrimentos. Como tal, escolhi o Museu do Mar Rei D. Carlos, pelo seu contexto histórico e por fazer parte do ICOM (International Council of Museums); e o Museu da Marinha por este ser um importante museu a nível nacional dentro desta temática. Por sua vez a escolha do Núcleo Museológico do Sal, prendeu-se com o facto de este fazer parte do Núcleo Museológico do Mar da Figueira da Foz (um dos museus que se relaciona com a temática da pesca do bacalhau), e com o facto de este se foca numa actividade marítima que entrou em declínio em Portugal. No que se refere ao Ecomuseu Municipal do Seixal, este foi um museu escolhido, por ser o único exemplo de ecomuseu marítimo nacional, e por ter uma abrangência municipal, onde se enquadram vários núcleos com diversas temáticas marítimas. Por último, escolheu-se a Casa Museu do Pescador da Nazaré, por ser uma estrutura museológica de

pequena dimensão, e de iniciativa privada que aborda as características etnográficas dos pescadores da Nazaré.

Um dos muitos museus relacionados com o património marítimo em Portugal é o **Museu do Mar Rei D. Carlos**, sediado em Cascais desde a sua fundação em 1879 por iniciativa do Príncipe Carlos (futuro D. Carlos I). Este museu reúne as memórias das gentes do mar de Cascais além de outras temáticas marítimas, pois ao longo dos anos da sua existência foi alargando as diversas exposições, sendo possível actualmente encontrar seis exposições permanentes: “Cascais na Rota dos Naufrágios”; “Biodiversidade”; “Gentes do Mar – Pescarias”; “Marinharia e Navegação”; “Fósseis Marinhos” e por último, “D. Carlos e a Ciência Oceanográfica”. Este encontra-se cada vez mais vocacionado para o estudo e para a divulgação da biodiversidade marítima, assim como dos problemas ambientais, no entanto grande parte das exposições são dedicadas ao património marítimo subaquático, encontrado no mar de Cascais. No entanto, outras exposições são mais de carácter etnográfico, expondo trajes das gentes do mar de Cascais, assim como a recriação de matérias e técnicas tradicionais de pesca, expostas através de imagens do passado e do presente, de filmes, fotografias antigas, bem como objectos antigos usados pela comunidade, destacando-se as embarcações tradicionais de Cascais. Como o próprio nome do museu indica, o rei D. Carlos como fundador do mesmo, sendo que neste é relatado o seu papel no desenvolvimento de estudos oceanográficos através das suas campanhas às profundidades submarinas. Este museu conta no entanto com algumas exposições temporárias relacionadas sempre com a temática do mar. O museu do mar Rei D. Carlos no ano de 2013 fará parte da organização do Congresso Internacional dos Museus Marítimos em conjunto com a Câmara Municipal de Cascais, em conjunto com a Marinha Portuguesa através do Museu da Marinha. Este museu integra o International Council of Museums, ICOM (<http://www.cm-cascais.pt/museumar/>, 2013).

Outro exemplo é **Museu da Marinha**, em Lisboa, um dos museus mais importantes, reconhecidos e visitados de Portugal. Foi mandado construir em 1863, pelo rei D. Luís, para que se reunisse uma colecção com testemunhos relacionados com a actividade marítima portuguesa. Este museu encontra-se numa área profundamente ligada aos Descobrimentos, em Belém, onde estão presentes elementos ligados à navegação e marinharia, tanto nos nomes de ruas, como em edifícios e monumentos. Instalado nas alas poente e norte do Mosteiro dos Jerónimos, o Museu da Marinha dedica-se a revelar assuntos militares navais e ainda a

salvaguardar e divulgar o passado marítimo português e o que se relaciona com os diversos aspectos e actividades humanas no mar. O museu inclui também o Pavilhão das Galeotas que alberga embarcações reais, como por exemplo, o bergantim que fora mandado construir em 1780 e navegara pela última vez em 1957, por ocasião da visita oficial da Rainha Isabel II de Inglaterra a Portugal. Além desta embarcação é possível encontrar modelos de embarcações fluviais e costeiras; navios desde a época dos Descobrimentos até ao século XIX; uma colecção de armas e fardamentos e ainda, instrumentos de navegação e cartas marítimas (<http://museu.marinha.pt/pt/Paginas/default.aspx>, 2013).

O **Núcleo Museológico do Sal** da Figueira da Foz, situado nos Armazéns de Lavos, na Salina Municipal do Corredor da Cobra, inaugurado a 18 de Agosto de 2007. Neste local durante séculos se produziu sal, que era utilizado em grandes quantidades pela frota piscatória local do bacalhau e da sardinha, no entanto a dado momento, anos 70, as salinas conheceram um processo de abandono. Por esta razão a Câmara Municipal da Figueira da Foz, achou pertinente a aquisição da Salina do Corredor da Cobra, para que a comunidade pudesse usufruir deste local como legado cultural. Este núcleo museológico é uma extensão museológico do Museu Santos Rocha, que pretende preservar esta estrutura ligada a uma actividade que tem características históricas, etnográficas, paisagísticas, ambientais e económicas que devem ser exploradas e dadas a conhecer à comunidade. Assim, este museu difunde um espaço aberto dedicado à actividade salina, com uma rota pedestre: a Rota das Salinas e um armazém de Sal. Neste é possível encontrar uma exposição permanente dividida em quatro sectores com a abordagem de cinco temas: “O que é o Sal?”; “O Sal na Natureza”; “História do Sal em Portugal” “A Tecnologia do Sal na Figueira da Foz e o “Ciclo de Produção” e por último “As salinas e a Conservação da Natureza”. Este procura também expor o património etnográfico relacionado com a temática, com a exposição de testemunhos que permitem preservar as heranças cultural e ambiental, sensibilizando para a existência de uma actividade e produto artesanal em vias de extinção, que agora se encontra em destaque e preservação neste espaço museológico (<http://www.figueiradigital.com/?zona=90&mid=2>, 2013).

O **Ecomuseu Municipal do Seixal**, criado em 1982, na Torre da Marinha, em Arrentela, outro exemplo de espaço que se dedica à conservação e divulgação do seu património cultural imóvel e património flutuante e por bens móveis relacionados com o mar no concelho do Seixal. O Ecomuseu tem assim como principal objectivo conservar os testemunhos humanos que

tenham a ver com a comunidade e com o território do concelho do Seixal e contribuam para a construção e transmissão da memória colectiva local. De tal modo que integra um conjunto de núcleos e de extensões museológicas, funcionando interligados, sendo os núcleos: “Núcleo da Mundet; Núcleo Naval; Núcleo da Quinta da Trindade; Núcleo da Olaria Romana da Quinta do Rouxinol, e o Núcleo do Moinho de Maré de Corroios” e as extensões “do Ecomuseu na antiga fábrica de pólvora de Vale de Milhaços; Extensão do Ecomuseu na Quinta de S. Pedro; Extensão do Ecomuseu no Espaço Memória – Tipografia Popular do Seixal”. O Núcleo Naval do Ecomuseu Municipal do Seixal ocupa o antigo estaleiro naval junto ao núcleo urbano da Arrentela com uma exposição sobre “Barcos, memórias do Tejo” e uma oficina de modelismo naval. Assim através dos diversos núcleos pertencentes ao Ecomuseu Municipal, é possível conhecer: “A moagem tradicional no Moinho de Maré de Corroios”; “A produção de vapor na fábrica de Vale de Milhaços”; “A construção naval”; e “A navegação fluvial das embarcações do Tejo”, nas suas exposições permanentes espalhadas nas diversos núcleos ([http://www2.cm-seixal.pt/pls/decomuseu/ecom\\_hpage](http://www2.cm-seixal.pt/pls/decomuseu/ecom_hpage), 2013).

A **Casa Museu do Pescador da Nazaré**, na Nazaré, é um pequeno museu criado a 11 de Dezembro de 1999, por iniciativa privada de um nazareno, que pretendeu salvaguardar as tradições da sua terra nesta Casa-Museu. A casa foi recuperada e restaurada por Manuel Águeda Limpinho, pois representa o exterior e o interior de uma casa típica de uma família de pescador e ligada à venda de peixe nas décadas de 1930 a 1950. Neste museu, é possível observar os utensílios domésticos e mobiliário da altura, e ainda algumas miniaturas das embarcações nazarenas da época. Encontram-se também a exposição de fotografias, trajes, instrumentos de pesca (<http://www.cm-nazare.pt/CustomPages/ShowPage.aspx?pageid=a7989480-ec3f-40c2-9804-c9a480b05f65>, 2013).

Estes espaços constituem apenas alguns exemplos dos museus marítimos que é possível encontrar em Portugal e esta breve descrição não pretende ser representativa de todas as características presentes nos museus marítimos nacionais. Apesar da diversidade de temáticas que estes apresentam, estas estruturas necessitam de maior integração e possivelmente de um funcionamento em rede, criando-se uma maior comunicação com o público e divulgação da cultura marítima nacional.

### **2.2.1.3. O património marítimo bacalhoeiro**

Tal como já referido, Portugal, país com longa tradição marítima, tem em toda a sua história, uma forte ligação ao mar, sendo este considerado um dos grandes protagonistas na sua história. Cada tradição, memória e identidade marítima portuguesa, encontra-se refletida no património marítimo distribuído pelos vários distritos do oeste português e ilhas. Reflete-se assim num variado conjunto de patrimónios com origem no mar ou que de alguma forma se relacionam com o mar. É por isso um património com bastante relevo para a história dos portugueses e com bastante relevo para preservação, por envolver toda a cultura em volta das comunidades marítimas. Este património marítimo é então, um dos muitos tipos de património, a que muitas instituições nacionais dedicam todo o seu trabalho.

Querol (2009) identificou 151 instituições<sup>2</sup> que dedicam o seu trabalho ao património marítimo, mas no entanto, não o fazem da mesma forma. Esta autora considera assim cinco grupos: o grupo um onde constam as “instituições museológicas cujo principal objeto de estudo e divulgação é o património náutico, naval e o marítimo”; o grupo dois das “instituições museológicas com secção, área ou núcleo de património náutico, naval e o marítimo”; o grupo três com “instituições de outra natureza que investiga, divulga o trabalho com o mar, no mar e para o mar; o grupo quatro com referência às “associações, sociedades e clubes relacionados com a defesa do mar, as actividades relacionadas e o património marítimo, que possuem embarcações tradicionais e originais restauradas e reproduções baseadas nos modelos originais, encontrando-se a maioria em funcionamento”; e por último, o grupo cinco que considera as “associações, sociedades e clubes relacionados com a defesa do mar, as actividades relacionadas e o património marítimo” (Querol, 2009, p. 16-29).

No entanto, nem todas estas 151 instituições nacionais trabalham sobre o património marítimo, relacionado com a pesca do bacalhau, sendo apenas cinco, correspondendo ao grupo um e dois, as que se dedicam a este tipo de património marítimo. Essas instituições são: Museu Navio Hospital Gil Eannes, em Viana do Castelo; Museu Marítimo de Ílhavo, em Ílhavo, Aveiro; Navio Museu Santo André, na Gafanha da Nazaré, Aveiro; Núcleo Museológico do Mar, em Buarcos, Figueira da Foz, Coimbra; Museu Etnográfico da Praia de Mira, em Mira, Figueira da Foz, Coimbra. No entanto, a maior parte destas instituições não se dedica exclusivamente a esta temática, sendo esta apenas uma das temáticas apresentadas nestes museus.

---

<sup>2</sup> Ver Anexo II- Lista de instituições nacionais sobre o património em Portugal, Queirós (2009)

### **3. Pesca do bacalhau em Portugal**

#### **3.1. A sociedade e as políticas da pesca do bacalhau em Portugal**

Bacalhau para os povos de língua portuguesa; Torsk para os dinamarqueses, suecos e noruegueses; Porskur para os islandeses; Bacalao para os espanhóis; Bacallà para os catalães; Bakailao para os bascos; Baccalà para os italianos; Morue para os franceses; Stockfish para os anglo-saxônicos; Codfish para os ingleses. O nome muda consoante a língua, mas a sua importância, não só por ser um alimento durável e acessível, mas também “como alimento especial na época de abstinência na Europa Cristã”, tornou-o conhecido e apreciado por muitos povos, levando o interesse por este alimento, a disputar as águas geladas do Atlântico Norte (Garrido, 2004, p. 29). Chegava a uma parte da população que raramente podia comprar peixe fresco, tendo até um sabor mais agradável do que o de outros pescados salgados, o bacalhau tinha assim uma grande importância para os mais pobres, ajudando as populações europeias a atravessar diversos períodos de fome e miséria ao longo dos tempos, pois por ser salgado este era mais barato e durava mais tempo. Foi também um alimento importante para outros países, fazendo ‘parte dos menus de todo o mundo’, por conseguinte, o seu consumo tornou-se variável consoante a nacionalidade, pois uns preferem o seu consumo fresco (tais como, os países nórdicos), outros preferem-no seco e outros preferem-no defumado ou salgado (como é o caso de Portugal).

Incorporado nos hábitos e culinária do povo português, o bacalhau foi consagrado como o “fiel amigo”, tornando-se hoje uma das principais tradições das mesas dos portugueses. Além disso, esteve também presente nas tradições cristãs, quando os devotos o consumiam em substituição das carnes vermelhas durante os dias de jejum que a Igreja Católica impunha aos seus fiéis. Contudo, após a 2ª Guerra Mundial, este e outros alimentos tornaram-se escassos na Europa, e o preço do bacalhau aumentou. Ao longo dos anos o seu perfil de consumo foi sendo alterado e hoje é um alimento tido como nobre em Portugal, e o preferido para consumo nas principais festas cristãs, no Natal e na Páscoa. É desta forma que este peixe é hoje em dia muito integrado na gastronomia portuguesa, fazendo dos portugueses os maiores consumidores de bacalhau do mundo, pois no nosso país, o bacalhau tornou-se (apesar da escassez provocada pelo excesso de consumo) um alimento universal.

Pescado à linha pelos homens que suportavam a dureza do clima e da saudade, o bacalhau foi desde muito cedo um dos mais importantes alimentos na dieta alimentar dos povos europeus, “desde meados de 500”, mas em particular do povo português (Garrido, 2004, p. 32). Capturado nas águas geladas da Terra Nova e da Gronelândia, pela técnica da pesca à linha em pequenas embarcações individuais, os dórís, era salgado inicialmente a bordo e quando chegava a Portugal encaminhado para as áreas de seca do bacalhau, onde as mulheres completavam a conservação, este seguia o seu ‘destino’ para o consumo e exportação. Chegava assim às mesas dos portugueses “camponeses e gente humilde das cidades” (Garrido, 2004, p. 32).

O bacalhau tornou-se assim, ao longo dos tempos numa das mais importantes iguarias da gastronomia portuguesa e num dos mais importantes ícones da actividade económica durante o Estado Novo. Pescado pelo “heroísmo humilde” dos pescadores e saboreado pelos ‘pobres’, esta faina, teve grande relevo na história nacional durante o período do Estado Novo, em parte devido às políticas implementadas pelo poder político, mas acima de tudo, pela vontade que este tinha de encaminhar de novo os portugueses à sua “identidade marítima” (Aveiro, 2007, p. 10). Este período da história nacional fora movido pela propaganda política, com o intuito de fortalecer o regime em vigor, mas também fomentar a simbologia das características nacionais, tendo salientado o espírito marítimo, característico dos nossos antepassados nos Descobrimentos, e que se voltara a repetir na dura faina do bacalhau.

A dura faina do bacalhau caracterizava-se por ser uma pesca longínqua, próxima da costa da América do Norte, o que exigia não só uma extensa travessia do Atlântico Norte como permanências longas neste mar. Esta pesca, por se realizar tão afastada do território nacional, necessitava de uma maior duração das campanhas, em “embarcações de maior tonelagem” com “tripulações numerosas”, que suportavam a todo o custo os “rigores do tempo” (Garrido, 2004, p. 26). No entanto esta faina permitiu o “aperfeiçoamento das técnicas de conservação e autonomizou a actividade extractiva dos domínios da circulação e do consumo”, conseguindo empregar “milhares de homens” e também “milhares de mulheres, nas secas do bacalhau”, possibilitando o desenvolvimento de “indústrias de construção naval, de secagem de bacalhau, de frio, de motores, de serralharia, de cordoaria, (...)” e ainda marcou terras e gerações, através do seu modo de vida “árduo, duro e penoso”, que “fez e continua a fazer história” (Marques, 1996, p. 10).

É assim importante discutir e analisar a pesca do bacalhau, a sociedade envolvida nesta actividade, as políticas, e a sua história ao longo dos tempos, pois se hoje em dia este peixe ainda faz parte da alimentação do dia-a-dia e da tradição natalícia dos portugueses, a sua importância e os vincos que criou estabeleceram prevalências na memória do país e de vastas comunidades, que constituem marcas importantes no património. Por um lado, como refere Marques, (1996, p. 12), “somos possuídos pelo ‘delírio das coisas marítimas’ e somos um povo profundamente marcado pelas relações com o mar”. Por outro lado, e ao mesmo tempo, a nossa relação com este património marítimo é complexa, manifestando-se por vezes de formas contraditórias, como será discutido neste trabalho.

### **3.1.1. O início da pesca do bacalhau**

Não é possível estabelecer com exatidão a época em que os portugueses se iniciaram na pesca do bacalhau, no entanto, “pelo tratado de 1353 entre Pedro I de Portugal e Eduardo II de Inglaterra”, era autorizado aos residentes de Lisboa e Porto, pescarem na Inglaterra por cinquenta anos (Dias, 2001, p. 1). Confirma-se assim, que os Portugueses já procuravam o Atlântico Norte para pesca, área muito próxima da Noruega e das águas ricas em bacalhau (Dias, 2001).

O século XV marcou o início da pesca na Terra Nova, altura em que foi descoberta por John Cabot ao serviço de Henrique VII de Inglaterra em 1497, apesar dos portugueses concederem essa descoberta a João Vaz Corte Real, antes de 1474, integrado numa expedição enviada pelo rei Cristiano I da Dinamarca, a pedido de D. Afonso V (Marques, 1976).

Apesar do período áureo ter sido iniciado no século XVI com a demanda de cem caravelas por ano, “por alvará do rei D. Manuel I em 1506, em 1588, sob o domínio Filipino, esta bonança culmina, devido à perda da maior parte dos barcos, retomando a actividade significativa apenas no século XIX” (Dias, 2001). No entanto, esta suspensão, até ao século XIX, não se deveu apenas ao poderio Filipino, mas também, e principalmente ao maior interesse por parte da corte em apoiar as viagens às Índias e ao Brasil, prova disso é que com a restauração da República a pesca de bacalhau na Terra Nova, não ressurgiu (Dias, 2001). E em 1624, os principais portos de armadores: Aveiro e Viana do Castelo, não dispunham de nenhuma embarcação para a pesca do bacalhau (Garrido, 2004, p. 35).

Iniciada a ruína no domínio da pesca na ‘rota do bacalhau’ pelos portugueses e bascos, as frotas inglesas e francesas, cujos estados competiam ferozmente pelo domínio dos territórios da Terra Nova, expandem-se e tomam o controlo, assumindo a disputa do mercado do bacalhau até às primeiras décadas do século XX (Garrido, 2004). No entanto, após a restauração da República, e com o Tratado de Utreque, em 1713, em que a França cede à Inglaterra a ilha da Terra Nova, reforçou-se a hegemonia britânica nos circuitos mercantis, já sentida. É então que Portugal e Espanha “consolidaram a condição de grandes importadores”, o que levou Portugal a iniciar a sua dependência dos mercados externos, apenas alterado a partir de 1934 (Garrido, 2004, p. 35). Esta dependência comercial teve um forte domínio do mercado inglês, desde início do século XVII que dominava o abastecimento do mercado nacional, impedindo de forma ‘engenhosa’ a produção nacional, o que levou os portos de Lisboa, Porto, Viana, Figueira, Aveiro e Caminha a importar o “bacalhau inglês” (Garrido, 2004, p. 36).

“Portugal regressa aos bancos, em 1835, após duas décadas de interregno”, relançado pela Associação Mercantil Lisbonense, que “recorrendo a embarcações e tripulação inglesas, cria em 1835 a Companhia de Pescarias Lisbonense” que aproveitou a “temporária abolição do imposto sobre o pescado da pesca longínqua em 1830” e que durou até 1842, no entanto esta veio a extinguir-se em 1857 (Garrido, 2004, p. 36 e p. 41 e Dias, 2001, p. 2). No entanto, apesar deste primeiro ‘impulso marítimo’ Portugal só regressou às águas da Terra Nova com maior regularidade, a partir de 1866, com duas empresas a monopolizarem a pesca do bacalhau até 1901, pois tinham sido as únicas a beneficiar da “redução do ‘imposto do pescado, prevista na portaria de 1886” (Moutinho, 1985, citado em Dias, 2001, p. 2). Surgiram entretanto outras companhias, como a “Bensaúde & C.<sup>a</sup> e a A. Mariano & Irmão, também elas importantes no crescimento desta actividade em Portugal” (Costa, 2008, p. 3).

No entanto, antes do período áureo da pesca do bacalhau, esta teve alguns períodos de crise, que se deveram a diversos motivos, sendo evidenciados em três momentos: “ 1924-1925, associado aos efeitos da revalorização do escudo; 1927-1930, ligado à escassez de peixe nos bancos que entretanto se conjugou com a incapacidade das empresas para armar os navios e solver as dívidas à Caixa Geral de Depósitos; 1931-1934, marcado pelos efeitos do dumping islandês no mercado nacional que dificultava o escoamento da produção interna e impedia ou retardava o reembolso de capitais pelos armadores” (Garrido, 2004, p. 90).

A pesca do bacalhau possuía características específicas que outras não tinham “dado o elevado número de homens que participavam na safra e tendo em conta o período mínimo de cinco meses que as viagens duravam.” (Costa, 2008, p. 1). Estas prolongadas viagens, e as consequentes ausências masculinas, tinham um efeito muito particular na sociedade e nas relações domésticas que eram ainda aprofundadas pela sazonalidade dos vencimentos.

A vida a bordo era tão dura e em condições tão ingratas, que o que mantinha os pescadores nesta safra de pesca à linha, era a necessidade de ganhar a vida para sustentar a família. Porém, o sustento da família não era apenas feito com o dinheiro ganho pelo homem; as mulheres com os seus trabalhos domésticos, com uma participação importante em trabalhos agrícolas, na criação de animais, na costura ou na tecelagem, “tornavam-se impreteríveis e eficientes na gestão feminina do orçamento familiar” (Costa, 2008, p. 73). Estas eram obrigadas a exercer uma “boa acção como esposa, como governanta da casa, como mãe e como educadora” (Costa, 2008, p. 10-11) pois a ausência masculina “marcava uma maior exigência na capacidade e empenho da mulher na gestão da casa” (Amorim, 2001 in Costa, 2008, p. 11).

Os homens iam para o mar, as mulheres ficavam em terra, com um modo peculiar de vida, “eram rígidas na sua economia, tinham a ambição de construir ou comprar a sua casinha”, cheias de simplicidade, não usavam “nem ouro nem adornos”, (Marques, 1996, p. 22). Mas a vida destas mulheres também era passada a bordo, uns meses antes da largada, ajudando na limpeza, transportando o sal para dentro do navio, de modo que também se familiarizavam com termos e modos de falar ligados ao mar (ver figura 21, que demonstra as mulheres em Darque, a descarregar sal para a seca do bacalhau, nos anos 1950/60).

No alto mar, os pescadores necessitavam de apoio logístico, como sejam cuidados hospitalares ou correspondência, o que, em certos momentos, os levou a recorrer à assistência francesa. Em 1922, a Associação de Oficiais da Marinha Mercante de Ílhavo pediu ao Ministro da Marinha para que um navio fosse “acondicionado, apetrechado e armado em navio-hospital, a fim de seguir para os Bancos da Terra Nova” para apoio a toda a frota nacional (Marques, 1996, p. 74). Como tal passou a existir a partir de 1923, o cruzador Carvalho Araújo, que prestava assistência aos pescadores de bacalhau. Este tinha como funções atender, examinar e internar doentes, distribuir correio e enviar telegramas. A sua chegada foi muito aguardada, mas este navio não mostrava ter as condições necessárias para o fim que dele se requeria, o que significou o término da sua actividade. Só em 1927 é que o ‘primeiro’ Gil Eannes faz a sua

viagem inaugural de serviço de assistência, mas apenas em 1937 é que se efectiva a sua assistência médica, hospitalar, espiritual e material, terminando esta em 1954, quando foi substituído um ano mais tarde por um navio nacional, mais moderno, que manteve o nome, e que actualmente constituiu parte da memória e do património marítimo português (Marques, 1996).

### **3.1.2. O Estado Novo e o início da “Campanha do Bacalhau”**

A pesca do bacalhau teve um grande destaque nas políticas económicas e sociais do Estado Novo<sup>3</sup>, ao ser considerada a ‘indústria nacional’, como tal, “o regime salazarista implementou medidas que impulsionaram a produção nacional neste sector” (Costa, 2008, p. iii).

Com este regime político em vigor, o sector das pescas, em particular a pesca do bacalhau, teve um grande impulso, ficando o início da década de 30 marcada por um novo reinício. Assim, o período de 1936-1967 deu início à ‘Campanha do Bacalhau’, associado à reorganização corporativa da indústria efectuada pelo Estado Novo (Garrido, 2004).

Na verdade, o início da década de 30 não marcou apenas a mudança na reorganização da pesca do bacalhau, mas também, a mudança de rumo da frota bacalhoeira: “os mares da Terra Nova tornaram-se pequenos para as ambições da frota e os lugres começaram a rumar também à Gronelândia, onde a pesca era muito mais difícil, mas muito mais proveitosa. Este alargamento do rumo da frota bacalhoeira reorganizou o calendário das viagens, com partidas em finais de Março/princípios de Abril e chegadas em finais de Agosto” (Costa, 2008, p. 4-5). Com esta mudança de rumo, a duração das viagens aumentou devido à quotização da pesca do bacalhau imposta pelas políticas corporativas do Estado Novo, pois a frota não podia regressar sem a quota ter sido executada (Costa, 2008).

O Estado Novo, não interveio apenas na indústria bacalhoeira ao nível do controlo e da regulamentação da pesca. Logo que as leis de 1934 começaram a fazer ‘efeito’, as

---

<sup>3</sup> O regime do Estado Novo correspondeu a um período de 41 anos de governação em regime político autoritário e corporativista, que vigorou em Portugal, sem nenhuma interrupção, desde 1933, até à Revolução do 25 de Abril de 1974.

preocupações do Estado voltaram-se para as questões sociais, alargando a organização corporativa das pescas à 'obra social', o que acabou por proporcionar ao Estado Novo um maior controlo sobre a indústria do bacalhau (Costa, 2008). Ou seja, "o fomento estatal da "grande pesca" supunha ainda instituir mecanismos compensatórios do sistema de exploração intensiva do trabalho, tais como a assistência, alguma previdência e a melhoria das condições de trabalho a bordo" (Garrido, 2004, p. 149), havendo ainda a normalização dos salários e a regulamentação das políticas de recrutamento, o que facilitava o controlo da luta de classes, a regulação dos conflitos de interesses por parte do Estado e a consequente aplicação da organização corporativa das pescas. De tal forma que as preocupações com as questões sociais são visíveis pelo aumento constante, entre 1938 e 1967, através das despesas do Estado com a previdência e assistência das Casas dos Pescadores.

O Estado Novo canalizou alguns esforços para as áreas sociais, com o intuito de prestar assistência e protecção social à classe piscatória. Para tal, foram criadas 28 casas dos pescadores ao longo de toda a costa litoral portuguesa, que tinham a seu cargo os cuidados primários de assistência, previdência e protecção social, adaptando-se às necessidades locais, mas mantendo a função da obra social igual em qualquer ponto do país. As Casas dos Pescadores "surgem então na organização corporativa como representativas do 'poder' atribuído aos pescadores", pois era-lhes 'permitido' a associação e a representação profissional, através das mesmas que, construídas nos principais centros piscatórios, levavam a uma forte vigilância social, e proporcionavam o auxílio social, médico e moral a quem estava no mar e a quem estava em terra (Costa, 2008, p.46).

A Casa dos Pescadores funcionava assim, "como a base da organização corporativa das pescas, ou seja, o ponto de contacto e de auxílio aos pescadores pelos patrões e pelo Estado" (Costa, 2008, p. 5). No entanto, o Estado não se ficou por aqui no que respeita à protecção social da classe piscatória, elaborando contractos colectivos de trabalho, de modo que assim que o pescador se matriculava nas campanhas ficava automaticamente inscrito na Casa dos Pescadores. Esta medida, levava a que os trabalhadores conseguissem remunerações mais definidas, melhoria no ambiente físico e social da actividade de trabalho, podendo usufruir da assistência médico-social que lhes era proporcionada a si e ao seu agregado familiar. Nos maiores aglomerados piscatórios, num total de 19, os pescadores tinham também à sua

disposição Centros de Assistência Social, com o intuito de colocar à disposição dos beneficiários um espaço físico concentrado, com o máximo de meios assistenciais, de forma a rentabilizá-los.

Por sua vez, os serviços prestados nestes centros podiam variar, sendo que nessa assistência médico-social, notava-se a “existência de hospitais, postos-médicos, maternidades, postos de puericultura, creches, refeitórios, lares, escolas de pesca e casas de trabalhos manuais e de ensino doméstico” (Costa, 2008, p. 48). Por fim, para além das infra-estruturas, a acção social notava-se também na assistência medicamentosa, subsídios por doença, por nascimento de filhos e por falecimento de familiar (Costa, 2008).

Por conseguinte, o Estado Novo criou também os Bairros dos Pescadores, melhorando as condições de habitabilidade dos pescadores, com a construção de 2500 habitações, aglomeradas em bairros dispersos pelo litoral. Apesar do esforço por parte do governo, o número de habitações construídas foi certamente insuficiente para a totalidade das famílias ligadas à pesca, mas foi útil para inúmeros agregados mais desfavorecidos e numerosos (Costa, 2008).

O apoio que Estado Novo facultava aos pescadores era visto como bastante eficaz: “o abono de família, o subsídio de doença ou as comparticipações nas consultas eram pagas à ‘boca do cofre’. Isto é, o paciente ia ao Médico, que lhe indicava uma consulta de especialidade ou determinados medicamentos e o beneficiário aviava-se, voltando ao Médico para pôr o visto na receita e à boca do cofre era reembolsado da sua comparticipação” (Costa, 2008, p. 48). O abono de família, como complemento social, funcionava tanto para descendentes como para ascendentes. O abono era distribuído por descendentes ou ascendentes dos profissionais da pesca: independentemente do orçamento familiar ou da dimensão do agregado familiar, o valor a receber por cada um era sempre o mesmo (Costa, 2008).

O recomeço da ‘Campanha do Bacalhau’ teve como marco as crises na indústria do bacalhau, que se deviam à dificuldade de colocar no mercado, o bacalhau pescado pela frota portuguesa, uma das concorrências às companhias estrangeiras, pois independentemente da quantidade pescada pelos navios portugueses, este não era escoado para o mercado. Foi então que com o apoio do Estado Novo, e através da criação da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau, em 1934, que estas crises se tornaram uma questão nacional, dessa forma para as

combater era necessário “que fossem promulgadas medidas capazes de auxiliar a substituição de importações” (Garrido, 2004, p. 93).

Inicia-se assim o período marcado pela reorganização corporativa da indústria, com o intuito proteccionista e regulador por parte do Estado Novo, de forma a fazer face aos objectivos primordiais deste sector: “o aumento das capturas; a promoção das actividades nacionais dos estaleiros e das secas; a redução da importação, que era contingentada e subordinada à compra prévia dum dada percentagem da produção nacional; a promoção do consumo através dum política de preços baixos tabelados” (Dias, 2001, p. 3). Nessa reorganização, foram também criados organismos corporativos e reguladores, tais como, o Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau (GANPB), o Grémio dos Armazenistas e Importadores de Bacalhau e Arroz (GAIBA) e a Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau (CRCB). Toda esta reorganização deu fruto, na medida em que entre 1934-1967 ocorre o aumento das capturas e da frota, então modernizada (Dias, 2001). Como necessário o Estado Novo, criou em 1934, leis de reorganização da pesca do bacalhau, remetendo para o Estado o controlo das políticas da pesca bacalhoeira, “limitando as importações, dando preferência no comércio ao bacalhau ‘nacional’, estabelecendo quotas de pesca e preços de mercado, tornando assim a pesca e preparação do bacalhau na “mais portuguesa de todas as indústrias”, tudo isto através da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau” (Garrido, 2004, p. 92).

Por outro lado, esta reorganização e incentivo por parte do Estado Novo, que explorou politicamente o sucesso da ‘Campanha do Bacalhau’, e que criou um discurso em volta dos ‘grandes trabalhadores do mar’, não teve apenas interesse político, estendendo-se também à Igreja Católica com a bênção dos bacalhoeiros, a partir de 1937. Cerimónia realizada em Belém, onde estavam presentes os mais altos cargos religiosos, civis e militares, “as homilias proclamavam “Marinheiros de Portugal! Vós sois os continuadores dos nautas de antanho que, com a sua admirável audácia e o seu espírito cristão, conquistaram para Deus a terra inteira...” (homília de 1941, citada por Moutinho, 1985, in Dias, 2001, p. 4). Nestas cerimónias os navios eram “embandeirados em arco, com as velas içadas”, e perante as “altas individualidades, encontravam-se os pescadores com as tradicionais camisas aos quadrados e botas de borracha, tímidos no meio de tanta pompa (cada um com um certo sentimento de fé e devoção)” assistiam a homilia, “junto ao Mosteiro dos Jerónimos ou em grandes cenários em frente ao Tejo” com um ar festivo, dias antes da largada dos navios (Marques, 1996, p.. 76). Estes

marinheiros da pesca do bacalhau “tinham no íntimo, o mesmo espírito de audácia, a mesma luminosa fé cristã, dos marinheiros dos Descobrimentos” (Simões, 2007, p. 42). Daí advém todo o simbolismo que o Estado Novo procurava com estas cerimónias em Belém, local de onde tinham partido as Naus Quinhentistas, e onde está marcado o gótico manuelino nos Jerónimos, período em que Portugal atinge o apogeu, sendo “o ‘Senhor dos Mares’ construtor de Impérios, seus e alheios” (Simões, 2007, p. 42).

Nos anos de guerra, alguns navios foram torpedeados, e alguns dóris perdidos, deste modo, tomou-se como medida pintar os lugres de branco, com o nome pintado em grande no costado, e ainda as bandeiras nacionais pintadas à proa e à popa. No entanto, não são apenas os anos de guerra os mais trágicos, pois em todas as campanhas perdiam-se navios no gelo, em incêndios, que alquebram, soçobram de velhice, a partir no convés.

Passada a ‘Campanha do Bacalhau’, iniciou-se um período de queda acentuada entre 1967 até 1982, devido à “escassez de pescado e, conseqüente, alargamento da jurisdição dos países costeiros” (Dias, 2001, p. 3). Tinha-se iniciado a “tendência de prolongar a soberania dos Estados costeiros”, inicialmente “para além das 3 milhas fixadas na Conferência de Haia (1930)” passando para as 12 milhas em 1945 com a Declaração Truman, até que se iniciou a generalização das 200 milhas, através da Declaração de Santiago, em 1952; da Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, em 1960, limiar que veio a ser aplicado pela CEE em 1977 (Guedes, 1989 citado em Dias, 2001, p. 3). Apesar de algumas intervenções do Estado na pesca do bacalhau durarem cerca de trinta anos, desde 1934 até 22 de Julho de 1967, “data da portaria (Portaria 22790/67 de 22/7) do secretário de Estado do Comércio, na qual vinha expressa a liberalização do comércio do bacalhau, deixando de haver limitações às importações, assim como também deixando de haver tabelas de preços e quotas de pesca” devido à adesão de Portugal à Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA), em 1960, o que conduziu à “implosão da campanha” (Garrido, 2004, p. 330) ou “a ruína da indústria bacalhoeira” (Amorim, 2001, p. 143), (Costa, 2008, p. 4). Estas medidas, culminaram assim com o fim dos dois pilares da ‘Campanha do Bacalhau’ - proteccionismo e livre acesso aos recursos (...) arrastando consigo de forma irreversível as condições de sucesso da frota do bacalhau” (Dias, 2001, p. 3).

A turbulência sentida, no período pós-25 de Abril de 1974 não alterou esta tendência de declínio, mas agravou ainda mais a situação com a extinção dos Grémios e das Casas de

Pescadores, criando a Secretaria de Estado das Pescas e as Associações de Armadores e Sindicatos de Pescadores (Coelho, 1999, p. 363). A CRCB fora entretanto “transformada num monopólio estatal de importação e venda de bacalhau, adquirindo as capturas nacionais e contratando as unidades industriais de salga e secagem como prestadoras de serviços” (Coelho, 1999, p. 363). Este período fora também marcado pela “redução de navios de pesca à linha, e pelo aumento progressivo do número de arrastões, que foram acompanhados pelo rápido surgimento e crescimento, dos navios com redes de emalhar” (Coelho, 1999, p. 365) Assim se conclui que a tradicional frota de bacalhau evoluiu, desde a década de 70, no sentido de, além da salga de bacalhau a bordo, incluir também a congelação a bordo para outras espécies importantes (Coelho, 1999, p. 381).

A pesca do bacalhau à linha termina definitivamente em 1974, três anos depois de o último lugre ter partido pela última vez para os bancos (Dias, 2001).

### **3.1.3.0 fim da pesca do bacalhau**

Com a mudança da forma de pesca, passando dos dórís para a pesca de arrasto, a partir do início dos anos 60, veio o declínio da pesca bacalhoeira. A pesca desmedida com os arrastões, contribuiu para a devastação descontrolada e desmedida dos fundos dos mares, aliada à redução constante de mão-de-obra e às políticas de liberalização do comércio do bacalhau, levaram a que, “a partir de 1968, as deficientes e duras condições de trabalho, transpuseram a vida destes pescadores para outras direções, ora a emigração, ora a pesca costeira” (Amorim, 2001, p. 143 in Costa, 2008). No entanto, “este fenómeno de estagnação e crise não ocorreu [apenas] em Portugal, mas em quase todo o mundo, consequência das profundas alterações nas condicionantes jurídicas e bioeconómicas, entre outras, ao exercício da pesca” (Leal, 1984, in Coelho, 1999, p. 353).

Entre 1982 e 1986, reforça-se a regulação do acesso aos pesqueiros, no quadro da nova Lei do Mar (1982). Em 1986 dá-se a integração de Portugal na CEE e é extinta a CRCB. Em consonância com a Política Comum de Pescas, “os acordos bilaterais, onde Portugal fazia valer os seus direitos históricos e o seu importante mercado de consumo, são transpostos para o quadro comunitário, o que explica a imediata quebra nas quotas e consequente redução das capturas e da frota” (Dias, 2001, p. 5). Nesta situação deixou de ser viável uma frota

especializada de bacalhoeiros, para o que também contribuiu a progressiva substituição da salga a bordo pela congelação (Dias, 2001).

Após anos sem perspectivas de qualquer outra saída, os pescadores começaram a não querer embarcar por salários tão baixos, para correr tantos riscos, quando a vaga da emigração portuguesa e o início da actividade turística, pela primeira vez proporcionavam outras oportunidades e melhores salários (Dias, 2001). Deste modo, o peso dos arrastões na pesca do bacalhau, verificado a partir do início dos anos 60, contribuiu também para um avanço rápido do declínio da pesca bacalhoeira. Desta forma, “a limpeza descontrolada e desmedida dos fundos dos mares, aliada à redução constante de mão-de-obra devido ao uso do arrasto e às políticas de liberalização do comércio do bacalhau, levaram a que, a partir de 1968, as deficientes e duras condições de trabalho, transpuseram a vida destes pescadores para outras direcções, ora a emigração, ora a pesca costeira” (Amorim, 2001, p. 143 in Costa, 2008, p. 6).

Assim, a adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia e a subscrição da Política Comum de Pesca, que inibiu a celebração de acordos bilaterais em matéria de pescas, bem como as alterações internacionais do Direito do Mar, produziram efeitos drásticos nas pescas longínquas portuguesas. “Em 1986, ano de adesão de Portugal à CEE, a ‘frota portuguesa do bacalhau’ a operar na zona NAFO contava 46 navios. Dez anos depois eram 16. No final de 2005, o velho porto bacalhoeiro da Gafanha da Nazaré abrigava 14 arrastões habilitados para a captura de várias espécies em múltiplas áreas do Atlântico Norte” (Garrido, 2006, p. 147 citado em Carvalho, 2011, p. 2).

## **4. Memória do bacalhau em Portugal**

### **4.1. Espaços de memória e património em Portugal**

Existem diversos espaços que incorporam as memórias e o património de várias épocas da história e de várias temáticas, como é o caso dos arquivos, onde se guarda um variadíssimo leque de documentos; as bibliotecas onde se colecionam informações escritas ou digitalizadas, sobre os variados assuntos; as galerias de arte, que expõem nas suas paredes formas de expressão das artes visuais; os centros culturais, que se destinam à apresentação de manifestações culturais das mais diversas modalidades; os museus, que salvaguardam os artefactos, as memórias e o património de determinado local, entre outros exemplos. Estes procuram ser um espaço destinado à exposição cultural, onde é possível ter acesso a uma panóplia de mensagens culturais.

Como foi referido o património pode ser composto por bens materiais ou imateriais, que de alguma forma reúnem em si valor cultural, e que de algum modo estabelecem um vínculo entre as gentes, a sua história e a sua terra, encarnando o valor simbólico de identidades culturais e personificando a experiência humana e as suas aspirações. E é este património que consta em espaços museológicos, revelando as suas memórias (Henriques, 2010). Como tal, apesar da diversidade de patrimonial, os espaços de memória e património que tem maior relevo, e que serão referidos neste trabalho, são os museus.

Estes espaços são apenas um dos locais onde se pode encontrar o mais diverso património, sendo definidos pelo Instituto Português dos Museus, em 2004, através da aprovação da actual Lei-quadro dos museus portugueses, como “uma instituição de carácter permanente, com ou sem personalidade jurídica, sem fins lucrativos, dotada de uma estrutura organizacional que lhe permite: a) Garantir um destino unitário a um conjunto de bens culturais e valorizá-los através da investigação, incorporação inventário, documentação, conservação, interpretação, exposição e divulgação, com objectivos científicos, educativos e lúdicos; b) Facultar acesso regular ao público e fomentar a democratização da cultura, a promoção da pessoa e o desenvolvimento da sociedade” (Lei, 2004, p 5379 citado em Marques, 1976, p. 29-30).

Ao longo da história, o colecionismo tornou-se um hábito humano, pois por diversas razões o ser humano coleciona objetos e atribui-lhes algum valor desde afetivo, cultural, ou simplesmente material, o que justifica a sua preservação ao longo do tempo. É assim que surge a ideia de museu, onde se poderia guardar os objetos colecionáveis, e partilhá-los com outras pessoas interessadas.

Sabe-se que a palavra museu deriva da palavra latina *'museum'*, que, por sua vez, vem do grego *'mouseion'*, o templo dedicado às musas. Contudo, o ato de colecionar, aliado ao desejo de expor a coleção, marca o surgimento do museu, apesar do conceito atual da palavra museu ser bastante diferente do conceito original. Apesar dessa alteração ao longo dos tempos, o museu constituiu sempre uma “instituição aberta ao público, voltada para a memória do passado e para a construção do futuro” (Gonçalves, 2004, p. 14).

O museu é então definido, pelo Conselho Internacional de Museus (ICOM), como “uma instituição permanente sem fins lucrativos, ao serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, investiga, comunica e expõe o património material e imaterial da humanidade e do seu meio envolvente com fins de educação, estudo e deleite.” (ICOM, 2012).

Segundo o *3.º artigo da Lei-quadro dos Museus Portugueses, nº 47/2004 de 19 de Agosto*, um museu é “*uma instituição de carácter permanente, com ou sem personalidade jurídica, sem fins lucrativos, dotada de uma estrutura organizacional que lhe permite: garantir um destino unitário a um conjunto de bens culturais e valorizá-los através da investigação, incorporação, inventário, documentação, conservação, interpretação, exposição e divulgação, com objetivos científicos, educativos e lúdicos; facultar acesso regular ao público e fomentar a democratização da cultura, a promoção da pessoa e o desenvolvimento da sociedade.*” Consideram-se ainda “*museus as instituições, com diferentes designações, que apresentem as características e cumpram as funções museológicas previstas na presente lei para o museu, ainda que o respetivo acervo integre espécies vivas, tanto botânicas como zoológicas, testemunhos resultantes da materialização das ideias, representações de realidades existentes ou virtuais, assim como bens de património cultural imóvel, ambiental e paisagístico.*”.

Entende-se assim a abrangência atual da palavra museu, e de tudo o que este tipo de instituição incorpora. Esta abrangência de temáticas, deu origem ao aparecimento de uma

diversidade de museus em Portugal, com o intuito de dar a conhecer diversas coleções, ou sobre a localidade e tradições onde se encontra instalado, ou algo sobre alguma actividade económica que marcou a localidade, entre outros assuntos, mas sempre com o objetivo de guardar, preservar no tempo e partilhar toda essa informação com quem os visita. No entanto, neste trabalho, apenas se fará referência aos museus com coleções marítimas, dando principal destaque aos que contém exposições sobre a pesca do bacalhau.

Os museus em Portugal, com a temática da pesca do bacalhau são apenas cinco, encontrando-se nos concelhos de Viana do Castelo (Navio-Hospital Gil Eannes), Ílhavo (Navio-Museu Santo André, e o Museu Marítimo de Ílhavo) e Figueira da Foz (Núcleo Museológico do Mar e Museu Etnográfico da Praia de Mira).

#### **4.1.1. Os espaços dedicados ao património marítimo bacalhoeiro em Portugal**

Os museus dedicados ao património marítimo, em Portugal, destacam-se na sua importante preservação e divulgação da cultura marítima portuguesa. No entanto, apesar de apenas referirmos museus estes não constituem os únicos espaços dedicados ao património marítimo bacalhoeiro.

É assim de salientar os museus<sup>4</sup> que se dedicam em Portugal ao património relacionado com a pesca do bacalhau, em Portugal, tentam reconhecer e partilhar as memórias e representações a cultura do mar, como é o caso do Museu Navio Hospital Gil Eannes, em Viana do Castelo; o Museu Marítimo de Ílhavo, em Ílhavo, Aveiro; o Navio-Museu Santo André, na Gafanha da Nazaré, Aveiro; o Núcleo Museológico do Mar, em Buarcos, na Figueira da Foz, Coimbra; e por último, o Museu Etnográfico da Praia de Mira, em Mira, no distrito de Coimbra.

---

<sup>4</sup> De referir que a escolha destes museus teve por base o estudo realizado na dissertação de “Querol, Maria Lorena Sancho (2005) A função social do património marítimo português, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Departamento de Arquitectura, Urbanismo, Geografia e Artes, Lisboa.”.

#### **4.1.1.1. Museu Navio Hospital Gil Eannes – Viana do Castelo**

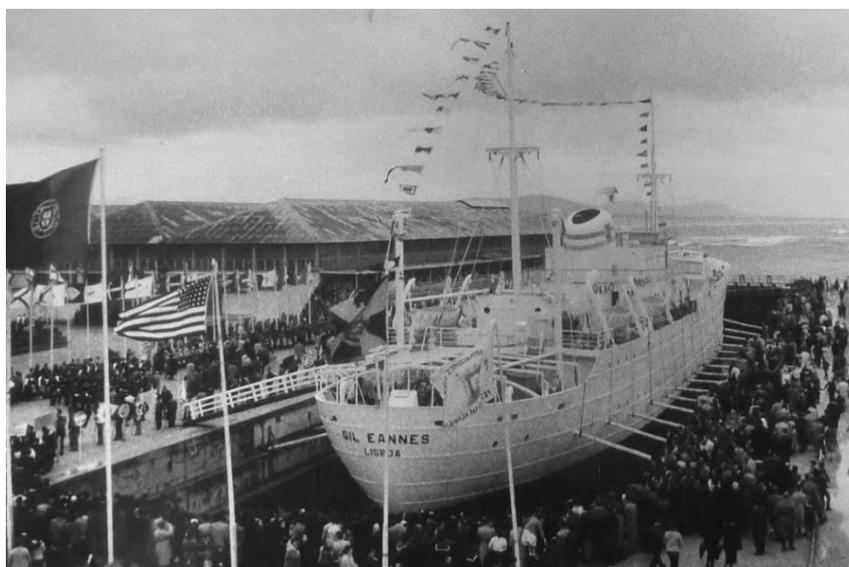
Situado na antiga Doca Comercial de Viana do Castelo, o Navio-Hospital Gil Eannes constitui uma viva memória da assistência à pesca do bacalhau (Abreu, 1997).

Atualmente conhece-se o navio Gil Eannes ancorado na doca de Viana do Castelo, no entanto, poucos são os que conheceram o primeiro navio a ser designado Gil Eannes. *Lahneck* um navio de origem alemã, da companhia alemã “Deutsche Dampfschiffarts Gesellschaft Hansa”, serviu inicialmente para o transporte de tropas para a 1ª Grande Guerra, sendo mais tarde fretado para os Transportes Marítimos, servindo na carreira dos Açores. Em 1927, constituiu-se o primeiro navio Gil Eannes, depois de ter sido enviado para a Holanda, onde foi apetrechado como navio-hospital, seguindo assim viagem para a Terra Nova, com o intuito de auxiliar as embarcações e pescadores portugueses, na pesca do bacalhau, efetuando assistência médica, hospitalar, espiritual e material. Com início da governação do Estado Novo, este navio foi empregue no transporte de presos, voltando apenas à Terra Nova em 1937. Porém a situação dos pescadores era preocupante, eram muitas as mortes e as doenças que estes homens suportavam, o que levou o Gil Eannes, integrado na Marinha de Guerra, passasse a dar apoio a estes homens até 1941, sendo que no seguinte ano, este fora desarmado e entregue à Sociedade Nacional de Armadores (Abreu, 1997).

Com o avançar dos anos, foram necessárias melhores condições, para tal construiu-se um navio mais moderno, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), o atualmente conhecido ‘Gil Eannes’. A construção desta embarcação em Viana do Castelo deu-se em parte à onda de recuperação nacional, na qual se desenvolveu os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC). A localização dos estaleiros deveu-se, em parte, à existência de um porto de mar moderno e desaproveitado; e ao dinamismo da Empresa de Pesca de Viana, fundada em 1925, que aproveitou a tradição local ligada ao mar. Foi então assim que nasceu a segunda história deste navio, agora, totalmente português, e que constituía uma inovação na época, dispoñdo de câmaras frigoríficas, permitindo transportar carne fresca em vez de animais vivos, (como porcos, galinhas e bois), que o antigo Gil Eannes transportava, para posteriormente proceder ao abate destinado ao consumo alimentar, o que levou os pescadores a designá-lo de ‘Arca de Noé’ (Abreu, 1997).

A embarcação nº 15 dos ENVC foi entregue, em 1955, ao Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau e lançado às águas com o mesmo nome, pois aos ouvidos dos pescadores “nem outro soava bem”, tendo desempenhado as funções de navio hospital, capitania, correio, abastecedor, rebocador, e quebra gelos, assegurando também, o abastecimento de mantimentos, combustível, água, isco e material de pesca, aos barcos da pesca do bacalhau, na Terra Nova e Gronelândia (Marques, 1996, p. 20). Este navio era dotado de médicos de assistência, com enfermarias, sala de tratamentos, gabinete de radiologia, bloco operatório, capela, e até salas de lazer, para prestar uma assistência médica compatível com a dignidade humana dos pescadores de bacalhau portugueses (Abreu, 1997).

**Figura 1** - Cerimónia do lançamento do navio Gil Eannes à água, em 1955



**Fonte:** Arquivo Fundação Gil Eannes

Com a difícil vida que se fazia a bordo, e com poucas horas de lazer que “sobravam entre o sono, a pesca e o amanho do bacalhau, passavam-se vendo filmes e jogando às cartas, [com raras visitas] a St John’s, onde as populações terranovenses continuavam a acarinhar estes sacrificados do mar que eram os nossos pescadores” (Carvalho, 2008, p. 94).

Passados os tempos áureos, e com vinte anos de trabalho, o Gil Eannes terminou a sua missão em 1963, chegando ainda a realizar a sua última viagem à Terra Nova em 1973. Mas a sua actividade não terminou, continuando o Gil Eannes a realizar viagens, mas desta vez comerciais, com funções de navio frigorífico e transporte de passageiros entre as campanhas da

pesca, transportando bacalhau seco da Noruega para Lisboa, ao serviço da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau, tendo findado a sua actividade em 1984. Antes de ter perdido estas funções e ficar acostado no porto de Lisboa, no Cais da Rocha aguardando o ano de 1977 em que foi vendido como sucata para abate, à empresa Baptista & Irmãos, Lda., este realizou uma viagem diplomática ao Brasil, com o então embaixador de Portugal em Brasília, José Hermano Saraiva. Pouco tempo depois da sua destruição estar declarada, a comunidade vianense, sensibilizada por um apelo num dos programas de José Hermano Saraiva, mobilizou-se para o resgatar, levando-o de novo para os ENVC, onde foi reabilitado em 1998, com o apoio da Comissão Pró-Gil Eannes, constituída em 1997 e que deu origem em 1998 à Fundação Gil Eannes, actual proprietária do navio, então criada para transformar o navio num pólo de atracção da cidade de Viana do Castelo, contando para o efeito com o apoio de várias instituições, empresas e cidadãos (Abreu, 1997).

Foi desta forma que se salvou um dos importantes marcos da epopeia do bacalhau, que desde 1998 foi transformado num espaço museológico, contando um pouco a história da pesca do bacalhau e contribuindo para o desenvolvimento cultural, turístico e científico português. Acumulou também desde 2003, a função de Pousada de Juventude, ocupando as antigas enfermarias do navio que foram recuperadas para dar lugar a esta pousada de juventude flutuante. Constitui também um bar/esplanada nas antigas copas de maquinistas e da tripulação, refeitórios de mestrança e marinheiros, localizado à ré do Navio Gil Eannes. Além deste espaço, o navio conta também com a sede da Associação de Radioamadorismo do Alto Minho (ARAM), instalada no antigo camarote de Ajudante de Maquinistas, constando também como local de visita já que integra o percurso de visita do navio museu.

Ao visitar o navio, podemos ter contacto com quatro áreas distintas que compõe o espaço museológico do Navio Hospital Gil Eannes: castelo central, o convés, o convés superior; e a coberta. Em cada um destes espaços, tem-se o contacto com a estrutura e todas as áreas do navio que eram ocupadas pelos médicos, enfermeiros e doentes, assim como pela tripulação que se encarregava da navegação e controlo do navio.

No **castelo central**, encontra-se: a Casa do Leme, a Casa de Navegação, a Telegrafia Sem Fios (TSF), os Camarote do Capitão e do Imediato, os Camarotes do 1º, 2º e 3º Telegrafistas. Já, no **convés**, é possível encontrar, a Barbearia; Casa de Embarque de Óleo Combustível; a Cozinha e a Padaria; Camarote dos Ajudantes de Maquinista, actual espaço

Radioamadores do Alto Minho; Camarote do 3º Maquinista, actual Equipamento Radioamador; Camarote do 2º Maquinista, actual espaço do Clube de Oficiais da Marinha Mercante; Casa do Grupo Electrogéneo de Emergência; Sala de Tratamentos; Consultório Médico; Gabinete de Radiologia e Câmara Escura; Enfermaria dos Doentes Contagiosos, actual Sala de Exposições Temporária; Capela, Bar/Esplanada e Enfermarias e Camarotes, actual Pousada da Juventude. No **convés superior**, encontra-se a Sala de Estudos e Camarote do 2º Piloto, actual bilheteira e loja; Camarote de Passageiros, actual Simulador Visual de Navegação; Sala de Jantar de Oficiais, Copa e Sala de Estar, actual sala de reuniões com projecção de documentário; Convés à proa e Convés à Ré. Por último, na **coberta** encontra-se o bloco operatório, com o Gabinete de Agentes Físicos, a Sala de Desinfecção, a Sala de Operações, a Sala de Esterilização, o Laboratório de Análises e o Raio-X de Emergência; a Casa das Máquinas Frigoríficas; Alojamento dos Criados e a Casa das Máquinas, e também as Enfermarias e Camarotes, com as actuais instalações da Pousada da Juventude. Para além de toda a estrutura museológica do navio, é possível encontrar uma exposição de vinte e três quadros sobre a história da pesca do bacalhau.

O Navio Hospital Gil Eannes tornou-se um ícone da cidade Viana do Castelo, por fazer parte da sua história e do seu património, constituindo também um importante pólo turístico da cidade, que transmite a história e parte da experiência vivida pelos tripulantes, no apoio aos pescadores de bacalhau na Terra Nova. Compõe assim, um ícone nacional no que remete à temática marítima e em particular à pesca do bacalhau pelos portugueses, pelo seu apoio prestado a estes em todas as suas viagens à Terra Nova e Gronelândia. Além disto também serve de Pousada da Juventude.

**Figura 2** - Navio-Hospital Gil Eannes, Viana do Castelo



**Fonte:** Autora, 2012.

#### 4.1.1.2. Museu Marítimo de Ílhavo – Ílhavo, Aveiro

O Museu Marítimo de Ílhavo, Aveiro, foi fundado por Américo Teles, a 8 de Agosto de 1937, tendo como vocação a exposição etnográfica e regional, destinada a divulgar a ligação entre a população ilhavense, o mar e a ria de Aveiro. A constituição deste museu, não foi fácil, tendo sido possível com o apoio da Associação dos Amigos do Museu Marítimo de Ílhavo, fundada igualmente por Américo Teles em Agosto de 1924, apesar de só ter sido oficialmente criado em Abril de 1941, este ainda prevalece na vida do museu. Apesar da sua antiga fundação, só em 2001, é que foram inauguradas as novas e actuais instalações do museu.

**Figura 3** - Lugre Faina Maior e modelo de dóri, no Museu Marítimo de Ílhavo



**Fonte:** Autora, 2012.

Neste museu existem três exposições principais, de cariz permanente, distribuídas por quatro salas distintas. Na primeira, na Sala da Faina/Capitão Francisco Marques é possível encontrar uma exposição dedicada ao tema da pesca do bacalhau à linha com dóris, juntamente com a reconstituição do navio Faina Maior. Esta exposição organiza-se em três espaços: ao centro encontra-se a um barco à escala real, uma reconstituição de um iate de pesca do bacalhau do início do séc. XX, cortado pelo convés. Neste encontramos todos os materiais que eram necessários para a faina. À direita, foram colocadas uma série de peças que fizeram parte do quotidiano dos tripulantes de veleiros portugueses entre os anos quarenta e sessenta. Por fim do lado esquerdo, representam-se os principais espaços do navio que ficam sob o convés, tais como sítios a bordo onde se comia, dormia e o porão de salga. Esta exposição termina com a reconstituição de um estaleiro de dória, o barco usado pelos portugueses para a pesca do bacalhau até 1974, e uma maquete representando a área de seca do bacalhau da Figueira da

Foz. Ao longo de toda a exposição encontram-se passagens do livro de Allan Villers “A Campanha do Argus” assim como fotos deste autor.

Na sala da Ria, encontra-se uma exposição dedicada à faina agro-marítima da Ria de Aveiro, onde se encontram as embarcações tradicionais (destacando o Moliceiro), e onde se revelam os testemunhos de actividades económicas então quase desaparecidas nos dias de hoje, como é o caso da apanha do moliço, a extracção e o transporte do sal, as pescas artesanais típicas da laguna com artes adaptadas às espécies outrora mais prolíferas e ainda a construção artesanal de barcos de Ria, documentada através da recriação de um estaleiro pitoresco dos anos quarenta do século XX.

Na Sala dos Mares, dedicada à exposição permanente de uma colecção de modelos de embarcações que exprimem a diversidade do património marítimo fluvial português e a ligação dos ilhavenses ao mar.

Numa última exposição, a Sala das Conchas, encontra-se uma exposição de conchas doada ao museu por Pierre Delpeut em 1965. Esta constitui a maior colecção de conchas do país, bem como uma colecção de algas marinhas colhidas e tratadas por Américo Teles, fundador do museu. O museu contém ainda, espaços como a biblioteca, o arquivo, um auditório, uma cafetaria, uma loja e ainda um aquário dos bacalhaus.

O Aquário dos Bacalhaus do Museu Marítimo de Ílhavo foi inaugurado no dia 13 de Janeiro, no âmbito das comemorações do 75º aniversário do Museu Marítimo de Ílhavo, pela Câmara Municipal, com intuito de promover o município como a Capital Portuguesa do Bacalhau. Este integrou-se num Programa de Regeneração Urbana do Centro Histórico de Ílhavo. O aquário tem uma capacidade de 120 m<sup>3</sup> de água salgada (criado artificialmente com sal medicinal de origem alemã de modo a aproximar às características do habitat natural), e uma temperatura média de 12°C, sendo que a alimentação dos bacalhaus é assegurada pela Associação de Pesca Artesanal da Ria de Aveiro (APARA). Para a criação deste projecto, foi necessária a cooperação com o Museu Marítimo de Alesund, na Noruega, desde 2006. Esta cooperação permitiu ao Museu Marítimo de Ílhavo receber apoio técnico na elaboração e funcionamento e ainda os bacalhaus que se encontram no Aquário, de forma a cumprirem o objectivo de divulgar a história e cultura do Bacalhau.

#### **4.1.1.3. Navio Museu Santo André – Gafanha da Nazaré, Aveiro**

O Navio-Museu Santo André constitui um pólo do Museu Marítimo de Ílhavo. Atracado na Ria de Aveiro, no Porto Bacalhoeiro da Gafanha da Nazaré, Aveiro, foi fundado como museu, a 23 de Agosto de 2001, com o apoio da Câmara Municipal de Ílhavo e do armador do navio, António do Lago Cerqueira, Lda. (Pescas Tavares Mascarenhas, S.A.). Estes, em conjunto decidiram preservar e mostrar ao público como era a pesca de arrasto do bacalhau, e desta forma honrar a memória de todos os seus tripulantes durante meio século de actividade, iniciando um novo ciclo da sua vida: mostrar no presente, o passado da pesca bacalhoeira de arrasto.

**Figura 4** - Navio Museu Santo André, Ílhavo



**Fonte:** Autora, 2012.

Este navio-museu constituiu um arrastão lateral (ou clássico) que nasceu em 1948, na Holanda, por encomenda da Empresa de Pesca de Aveiro, no entanto o seu fim chegou em 1997, ano em que foi desmantelado, devido às restrições à pesca em águas exteriores nos anos oitenta, que levou à redução da frota e abate de grande parte desta. A sua primeira viagem foi em 1949 nos mares da Terra Nova e a última foi à Noruega em 1997. Ao longo de cinquenta anos, este navio serviu como arrastão salgador, congelador, pesca com redes de emalhar, operando nos mares da Terra Nova, Angola e Gronelândia.

Apesar de já funcionar como espaço museológico desde 2001, em Dezembro de 2006, este encerrou para ser submetido a trabalhos de remodelação e renovação, reabrindo em Janeiro de 2007. Desde a sua reabertura que este museu tem “mostrado as estórias e histórias, as memórias e identidades” de quem se dedicou a esta faina (Garrido, 2007).

Este navio é composto por diversas áreas: desde o guincho, o parque de pesca, o porão de salga, o porão de congelados, o paiol de redes, camaratas, casa do leme, casa das máquinas, cozinha, câmara dos oficiais e ponte de comando. O guicho encontra-se no centro do navio, no convés principal, juntamente com o sistema de roldanas, as patescas, as portas de rede de arrasto, componentes estas que permitiam a manobrar as redes para a pesca. Outra área presente no navio é o parque de pesca, uma pequena fábrica que permitia a transformação de pescado a bordo, com capacidade de processamento doze toneladas/dia. Esta área destinava-se à preparação do peixe para a conservação através da salga ou da congelação. Neste navio, não se pescava apenas bacalhau, por isso é que existiam dois tipos de escala, a manual que era realizada no bacalhau e a mecânica que servia para processar e congelar outras espécies pescadas. No porão de salga, era colocado o peixe salgado individualmente e empilhado, este vinha por uma manga desde o parque de pesca. Esta função era desempenhada por dois homens, os salgadores. Este porão suportava cerca de 80% da capacidade total do navio, cerca de mil toneladas de peixe. Já no porão de congelados, inicialmente concebido como porão de salga e posteriormente, em 1960, convertido em espaços para conservar peixe congelado, era o local onde se colocava o peixe previamente submetido a um processo de ultracongelação no parque de pesca. No paiol de redes, armazenavam-se as redes e todos os materiais necessários para compor uma rede de arrasto ou de emalhar. No piso inferior encontrava-se ainda um tanque de combustível e um paiol de equipamentos. As áreas de descanso dos pescadores eram as camaratas, na área da proa, permitindo alojar quarenta homens, em seis camarotes. Cada tripulante ocupava um beliche e um cacifo e podia ainda desfrutar de um pequeno aquecedor no centro do camarote, que permitia suportar o frio do Atlântico Norte. No entanto, os ‘mais privilegiados’ eram os pescadores mais experientes e da ‘casa’, pois podiam escolher o beliche com melhores condições, sendo os restantes distribuídos pelo Contramestre. Na casa do leme, estava instalado o mecanismo de rotação do leme, do qual dependia o governo do navio. Junto a esta casa, estavam os camarotes dos homens da máquina: 1º maquinista ou chefe de máquinas, o 2º e 3º maquinistas, o electricista e quatro ajudantes de maquinista. Na cada das máquinas, o ‘coração’ do navio, estão instalados os

equipamentos necessários à vida a bordo. Já na cozinha, o cozinheiro e os seus dois ajudantes cumpriam a rotina de confeccionar as refeições da tripulação, este tinha também que desempenhar funções de padeiro e pasteleiro. No entanto, as refeições eram sempre submetidas à aprovação do Comandante. A cozinha estava equipada com fogão e forno a gásóleo, dois refeitórios destinados às refeições dos pescadores e mestrança e uma câmara fraca (onde se guardavam os alimentos de consumo diário e que servia também de adega). Próximas desta área encontravam-se os camarotes do pessoal de cozinha. Os oficiais tinham uma área reservada ao seu uso, a câmara dos oficiais, em que fazia parte a copa, a sala de jantar, os camarotes do capitão, piloto e enfermeiro, bem como uma casa de banho. Por fim na ponte de comando, local onde se encontram os equipamentos que permitem controlar a navegação em viagem e garantir a segurança do navio durante as operações de pesca, detectam também navios e icebergs com o radar instalado no navio, e localizam cardumes com a sonda, enquanto que na mesa de navegação se traçam os rumos e calculam as distâncias. Neste local, existe também uma sala destinada ao telegrafista (através do T.S.F., permitindo a comunicação para terra e para outros navios. Encontram-se também a casa de navegação e o camarote do imediato.

Este navio permite a quem o visita, ter a noção das condições em que os homens viviam e trabalhavam durante as suas campanhas no mar, constituindo assim mais uma parte do património marítimo bacalhoeiro português.

#### **4.1.1.4. Núcleo Museológico do Mar – Buarcos, Figueira da Foz**

O Núcleo Museológico do Mar, situado em Buarcos, Figueira da Foz, foi inaugurado a 29 de Maio de 2003, sob a dependência do Museu Municipal Santos Rocha, com o intuito de ser um testemunho vivo da ligação que sempre existiu das gentes da figueira com o mar. Este museu retrata então um património referente à história local e regional, permitindo refletir sobre às vivências das comunidades, ressaltando sempre a sua ligação ao Mar, e a importância que este elemento natural teve a nível social, económico e cultural. O museu apresenta assim as diversas actividades ligadas às artes da pesca, com o objetivo de mostrar aos seus visitantes, as vivências do passado e o contexto social em que o concelho da Figueira da Foz se desenvolveu e cresceu. Para a elaboração deste espaço museológico foi necessária a recolha de informações

junto da população local, através de diversos testemunhos documentais, que são reveladores das afinidades das populações com a realidade marítima, com as actividades que lhe estão intrinsecamente ligadas, com os recursos naturais e tradições socioculturais.

**Figura 5** - Dóris "Souto Mayor" no Núcleo Museológico do Mar, Figueira da Foz



**Fonte:** Autora, 2012.

O museu compõe-se em três andares onde se encontram exposições sobre duas principais áreas: A actividade piscatória da Figueira da Foz e A pesca do Bacalhau e As Gentes do Mar. Estas exposições estabelecem uma relação com concelho da Figueira da Foz e com o mar. É desta forma que encontramos uma Sala das Artes da Pesca, com um espaço dedicado apenas à Pesca do Bacalhau; uma Sala dos Dóris, e também alguns exemplos de poleame, indústria que outrora prosperou na Figueira da Foz, assim como um pequeno núcleo extraído da colecção de conchas e corais do Museu Municipal da Figueira da Foz, e uma exposição onde se encontram alguns trajes típicos das zonas piscatórias figueirenses, da autoria da buarcosense Maria Jarra (1912-1997).

Na Sala das Artes da Pesca, a primeira sala de exposições, encontram-se conteúdos relativos às actividades dos homens e mulheres figueirenses, ligadas respectivamente, à pesca e venda de peixe, destacam-se também os materiais de interesse etnológico, como os modelos de embarcações, os apetrechos, os trajes e outros materiais que correspondem às diversas identidades da nossa linha de costa. Há entrada da sala podemos visualizar a reprodução de um

mapa de 1888, representando as diversas artes de pesca que se desenvolviam ao longo da costa portuguesa, tanto em alto mar, como costeira. No mesmo espaço, está também um mapa de algumas cidades e vilas piscatórias, desde Quiaios até Nazaré, locais esses onde a pesca em alto mar era semelhante à pesca de cerco e de arrasto e próximo da costa a que é feita pelos barcos de arte. Encontram-se também nas vitrinas modelos à escala de embarcações utilizadas nas mais variadas artes de pesca: a traineira, o arrastão (lateral e à ré), o barco de arte da Costa de Lavos e os botes e bateiras de Buarcos. Além destas artes, dá-se também destaque à mulher do pescador, pois ‘no mar mandavam os homens, em terra são elas que governam’ (expressão popular, que demonstra a importância que a mulher desempenha, não só na preparação e venda do pescado, como também na família, pois era ela que geria o dinheiro, a casa e a educação dos filhos).

Localizado noutra sala temos uma Sala dedicada à Pesca do Bacalhau, onde é possível recordar a Faina Maior (a pesca do bacalhau) e a sua importância como actividade que assumiu destaque no desenvolvimento económico e sociocultural do concelho. Nesta sala, encontram-se diversos objectos e equipamentos, relacionados com esta faina, tais como: a bitácula (peça que tinha no seu interior uma bússola), os mapas de marear, sextante, telégrafo; monóculo do Comandante, as bandeiras de sinais, foguetes de sinalização e outros utensílios indispensáveis para o comando e segurança de um grande navio. Neste piso, existe também uma Sala dos Dóris, com a exposição de três destas embarcações, os dóris, que pertenciam ao bacalhoeiro “Sotto-Maior”, juntamente com o material com que estas embarcações eram apetrechadas, como por exemplo: os remos, a vela, o trole (aparelho de pesca composto por cabos com diversos anzóis), o balde e a faca do isco, as nepas (que enfiadas nas mãos ajudam a puxar os mesmos cabos sem se ferirem), o balão que faz flutuar a linha do trole, o colete salva-vidas, o ancorete e a fateixa, ambos destinados a fundear o dóri, e o suste, material que fazia parte da indumentária do pescador. Na mesma sala encontram-se também exemplos de poleame, indústria desenvolvida na Figueira da Foz e que se dedicava à produção de todo o conjunto de coisas destinadas à passagem ou ao retorno de cabos.

Por fim, encontrou-se também neste núcleo museológico, aquando da visita, uma exposição temporária relacionada com as manifestações de fé, praticadas a rogo e louvor de protecção divina, assim como uma pequena parte da colecção de conchas e corais do Museu

Municipal da Figueira da Foz, e ainda uma exposição onde se encontram alguns trajes típicos das zonas piscatórias figueirenses, da autoria da buarcosense Maria Jarra (1912-1997).

Além de todos estes espaços, o Núcleo Museológico do Mar contém uma área dedicada apenas ao público-alvo infantil, visto que recebe muitas visitas anuais de diversas escolas do país, por isso, foi determinante a criação de um espaço dedicado especialmente para este público, por forma a instruí-los das memórias e histórias deste concelho marítimo, e da importância deste meio natural para a sociedade buarcosense.

#### **4.1.1.5. Museu Etnográfico da Praia de Mira – Mira, Figueira da Foz**

O Museu Etnográfico da Praia de Mira, localizado em Mira, Figueira da Foz, abriu ao público a 5 de Outubro de 1997. Este espaço tem como principal arquivo a recolha de peças realizadas pelo Centro Cultural e Recreativo da Praia de Mira e da Câmara Municipal.

**Figura 6** - Museu Etnográfico da Praia de Mira, Mira



**Fonte:** Autora, 2013.

Instalado num palheiro próximo da lagoa da Barrinha, o museu caracteriza-se por uma arquitectura tipicamente popular desta zona litoral, própria da orla marítima de Espinho a Quiaios. Este tipo de construções era a partir de finais do séc. XVIII o único tipo de construção no litoral português, constituindo “durante muito tempo a única espécie de casa à beira-mar” (Branco, 2011, p. 4). Estas eram as casas dos pescadores todas construídas em madeira e com pequenos quintais alongados para as traseiras, foi deste modo que os palheiros se tornaram a

imagem de vivência do pescador, estritamente limitado às necessidades. No entanto, nos finais do século XIX, o processo de urbanização dos núcleos costeiros, levou ao levantamento dos palheiros das areias portuguesas, restando actualmente alguns exemplares (Branco, 2011).

Estas construções fizeram parte do estudo de Raquel Soeiro de Brito em “Palheiros de Mira: formação e declínio de um aglomerado de pescadores”. Estes, os aglomerados de Palheiros “formaram-se inicialmente com pescadores, entre os quais os Ílhavos parece terem desempenhado papel relevante; seguiu-se a atracção de gente das localidades interiores mais próximas, de onde provêm os respectivos nomes: Praia da Vagueira, Palheiros de Mira, Palheiros da Tocha, Palheiros de Quiaios, Costa de Lavos, Praia de Vieira (de Leiria)”. “O material usado na cobertura era, geralmente, o estormo ou estorno, gramínea que se encontra em abundância nas areias do litoral. Em áreas desprovidas de agricultura não seria fácil obter o colmo dos cereais. Daqui o nome de palheiros” (Brito, 1981, p. 21).

**Figura 7** - Palheiros de Mira (1720 - 1945)



**Fonte:** Duarte Belo<sup>5</sup>

O actual museu acumula também a função de Posto de Turismo e sala de exposições temporárias.

As exposições realizadas dedicam-se às origens da Praia de Mira, pelo património arquitectónico, abordando as artes da pesca no mar, e viajando na epopeia do pescador da Praia de Mira. Este espaço museológico aborda o comportamento das populações locais, tais como o traje regional, assim como a forma como exerciam a profissão tanto na agricultura como na pesca, como viviam e como se relacionavam, não deixando esquecer as origens, costumes e tradições locais.

---

<sup>5</sup> Em: [http://www.duartebelo.com/16-luz\\_e\\_sombra/161-paginas/311-mira.html](http://www.duartebelo.com/16-luz_e_sombra/161-paginas/311-mira.html)

Outra parte das exposições presentes no museu dizem respeito à explicação e contextualização das estruturas locais, os palheiros, nomeadamente que se refere à função e uso que estes tinham, assim como estavam organizados no seu interior. Além disso, demonstra também o que era possível encontrar dentro de um palheiro e como estava este organizado.

Porém outra estrutura que diz respeito ao Centro de Estudo, apoio e divulgação da arte da Praia de Mira, encontra-se uma pequena exposição inacabada, que faz referência à memória de ex-pescadores do bacalhau da Praia de Mira. Nesta sala encontrava-se as fotografias de alguns destes homens, assim como, um dóri, com os instrumentos utilizados aquando da pesca do bacalhau.

**Figura 8** - Elementos em exposição: painel com fotografias de pescadores de bacalhau da Praia de Mira e modelo de um dóri



**Fonte:** Autora, 2013.

## **5. Viana do Castelo e o património marítimo**

*“Quero fazer uma póvoa, no lugar chamado Atrio, na foz do Lima, à qual de novo imponho o nome de Viana” (D. Afonso Henriques in Meira, 1995, p.11)*

### **5.1. A evolução urbana de Viana do Castelo**

*“São estas cidades portuárias, bem enlaçadas sempre no quadro natural, que, sem quebrarem o localismo de uma terra de rurais, anunciam, pela intensa vida do mar, não só a pesca e a navegação de cabotagem, mas as relações distantes com outros continentes, outras gentes, outros produtos, a eles ligados e deles separadas por um grande oceano que os seus naturais, antes de ninguém, aprenderam a percorrer.” (Ribeiro, 1987 citado em Fernandes, 1995, p. 97).*

A cidade de Viana do Castelo enquadra-se geograficamente entre três elementos: Monte de Santa Luzia, o mar, e o rio Lima, que ao longo dos tempos foram condicionando o seu processo de crescimento e expansão, revelando actualmente a malha urbana de origens medievais, com algumas formas de crescimento e expansão da cidade tradicional e moderna.

Inicialmente a povoação que ocupava o território da actual cidade estava localizado no alto do Monte de Santa Luzia, num castro, para responder a uma função militar ou de controlo do território. Já no período romano, a população fora obrigada a abandonar o local estratégico vindo a ocupar os espaços na encosta e na base da colina, criando assim pequenas comunidades agrícolas, o que levou a formação de um povoamento disperso característico do Minho. Nos séculos IX e X assistiu-se ao surgimento de novas povoações que se dedicavam “particularmente a actividades marítimas e comerciais, exercendo também funções administrativas e religiosas”, estas instalaram-se numa cidade com uma morfologia de cidade fechada, onde “os edifícios situam-se ao lado uns dos outros de forma contínua, dando origem a uma edificação mais compacta, resultante das origens medievais da cidade e do máximo aproveitamento do solo intramuros” (Barreto, 2003, p. 58 e p. 10).

Ao contrário do que aconteceu com a maioria das povoações portuguesas, esta resultou de uma expressa vontade política do rei D. Afonso III, através do foral assinado em 18 de Junho

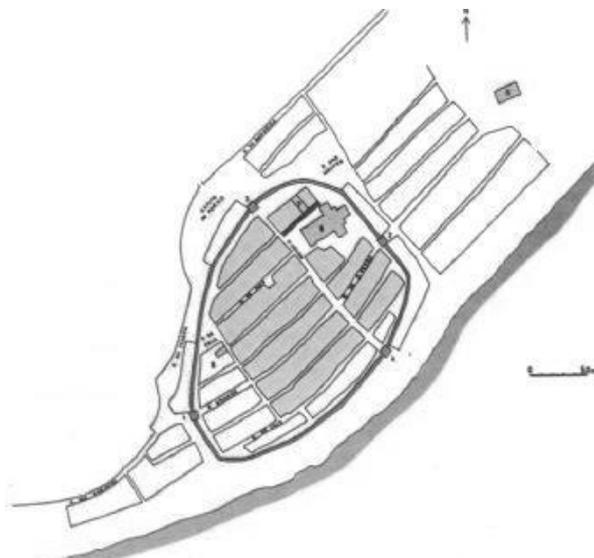
de 1258 e com posteriores alterações e reautorgado em 1262, criando assim um novo município composto pelos vários aglomerados populacionais. A escolha deste local, para a constituição de Viana, deveu-se a dois principais factores: a proximidade do mar e a passagem do rio Lima, “conferindo-lhe um importante papel como núcleo marítimo e mercantil” (Barreto, 2003, p. 59).

Assim começa a nascer uma pequena cidade no território em que actualmente se encontra a cidade de Viana do Castelo, dentro de uma muralha com inicialmente cinco quarteirões de forma rectangular, longitudinalmente paralelos ao rio. Estes quarteirões formariam um quadrado, “limitado a sul pela rua do Cais, bordejando o rio, pela Rua do Poço, pelo largo da Torre de Menagem e pela Rua do Hospital” (Barreto, 2003, p. 61). As ruas da cidade que se encontravam confinadas às muralhas da cidade, tinham diversas características, como por exemplo a Rua do Cais, encontrava próxima do rio e era povoada por 65 famílias; a Rua Cega, era mais estreita e uma rua sombria, onde vivia “menos gente e mais humilde”; a Rua Grande, a mais larga e também a mais importante da povoação; a Rua de João Casado (ou Quesado), que mais tarde voltou a designar-se Rua da Judiaria (pois em 1517, devido à expulsão dos Judeus de Espanha e de Portugal, houve a necessidade de omitir generalizando o nome da rua), estas eram assim das principais ruas que compunham o interior da muralha e que ainda perduram até aos nossos dias, com algumas características mais contemporâneas, mas também se encontravam “alguns equipamentos e usos colectivos, como os paços do concelho, o mercado, o hospital, os fornos, a feira e a igreja” (Reis, 1991, p. 17).

A sua muralha de forma oval, circundava uma cidade ainda não completamente construída, tendo alguns terrenos livres que começaram a ser ocupados pelos edifícios mais importantes, como por exemplo, a Igreja Matriz (iniciada em 1400), o Hospital. A entrada nesta muralha, era feita por quatro portas da muralha alinhadas pelos pontos cardeais. A principal era a Porta do Postigo ou de S. Crispim, “voltada ao rio (sudeste), ao fundo da rua da Praça Velha”; a norte estava a Porta do Forno ou de S. Tiago, sobre o campo do Forno situado fora da muralha; a Porta da Ribeira ou de S. João era a poente e do lado apostado estava a Porta das Atafonas, de S. Pedro ou da Senhora da Piedade (Barreto, 2003, 61). No entanto, o desenho urbano de Viana do Castelo, ficou condicionado, até ao século XVI, pelos caminhos e pela muralha, a partir do qual se foram estruturando as edificações da cidade, deste modo, dentro

das muralhas apenas a Praça Velha, actual Largo do Instituto Histórico e a Praça da Erva eram os espaços públicos mais importantes (Barreto, 2003).

**Figura 9** - Planta hipotética da cidade de Viana do Castelo



**Fonte:** Caldas, 1990, p. 18, in Cardona, 2011, p. 154.

Já no século XVI, conhece-se uma fase de expansão, provocada pela prosperidade económica da burguesia mercantil residente na cidade, com cerca de 5 000 habitantes. Surge a falta de espaço no interior da muralha, devido ao crescimento populacional obrigando assim a uma ocupação urbana do espaço exterior aos muros da cidade, construindo-se casas encostadas à muralha e nos terrenos livres entre a muralha e a Igreja do Adro.

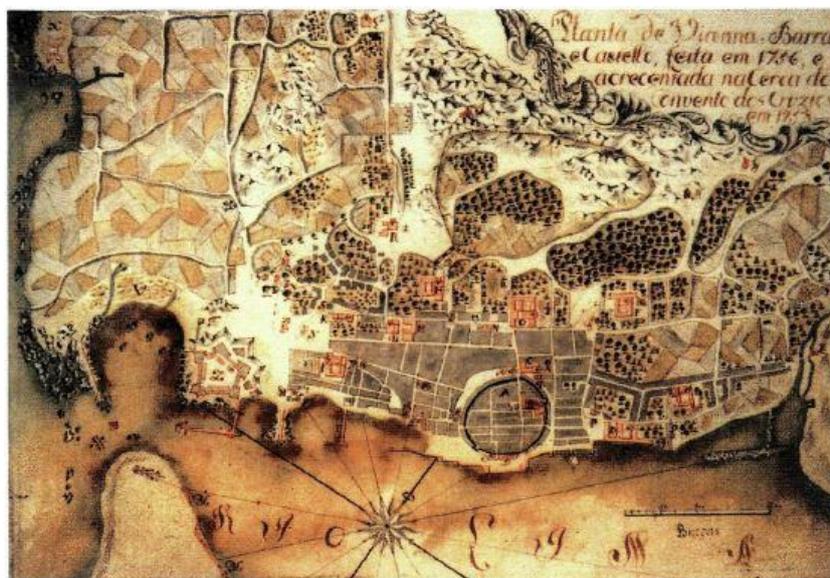
Durante este período surge a importância do porto, o qual passou assumir um papel relevante na economia local, como tal surge também a necessidade de o proteger de possíveis ataques de pirataria, assim constrói-se a Torre da Roqueta, por forma a assumir uma estrutura militar de defesa do porto.

Assim, Viana como a povoação medieval fechada dentro das muralhas, em que poucas distinções profundas existiam entre os moradores – torna-se numa povoação aberta, onde se publicam as diversidades e acentuam as diferenças sociais e económicas. Começam a surgir as diferenças nos edifícios, sobressaindo os de maior riqueza, com requinto e desejo de prestígio dos seus moradores. Como a maior riqueza da cidade provinha do mar, tornou-se necessário a construção da fortaleza de Santiago da Barra, por Filippo Terzi (Reis, 1991, p. 21 e 23). Viana

enche-se assim de palacetes que perduram até aos nossos dias, com a sua “austera imponência e elegante sobriedade das linhas, uma das características mais marcantes da cidade”, no entanto também as características militares perduram em pormenores da arquitectura da cidade, como é o caso do Palacete do Jardim D. Fernando, a Vedoria (Arquivo Distrital), o Palácio dos Pimentas da Gama, o edifício da Associação Nuno Álvares, o Colégio do Minho, entre tantos outros. São diversas as influências arquitectónicas, que a cidade de Viana do Castelo recebe, sendo algumas delas ligadas “à agitada e por isso tantas vezes trágica vida dos homens do mar, na Igreja de Nossa Senhora da Agonia” (Reis, 1991, p. 26).

No período do Marquês de Pombal, marcado pelas políticas proteccionistas, Viana entra num período de estagnação, em que se centram os interesses noutras áreas do país mais privilegiadas, com prejuízo de outras. Sendo que Viana, neste período apenas se distingue pela fábrica de louça de Viana, situada em Darque (1774-1855).

**Figura 10** - Planta da cidade de Viana, em 1756



**Fonte:** Barreto, 2003, p. 65.

Só no período dos séculos XIX e XX, mais concretamente em 1878 é que se inaugurou a ponte e a linha de caminho-de-ferro, complementando a abertura de vias de comunicação, no distrito e concelho, quebrando-se o isolamento de comunicações que a população vivera. Assim com o caminho-de-ferro que delimita a cidade, aliado ao aparecimento dos primeiros automóveis, ocasiona o alargamento de algumas vias, criando novas alterações no traçado urbanístico, como é o caso da Avenida dos Combatentes (Reis, 1991, p. 27).

A partir de inícios do século XX, a cidade de Viana, deixa de ficar confinada aos limites delineados pelo caminho-de-ferro, necessitando expandir-se, “assim surgem os bairros das Ursulinas, o Bairro do Jardim, o Bairro da C.P. e o incompleto Bairro da Providência, todos localizados na parte exterior à linha de comboio que circunda o velho centro urbano, onde se situam a Cadeia e o Liceu, actual Escola Secundária de Santa Maria Maior, composto por edifícios mediócras” (Reis, 1991, p. 28). No entanto o crescimento da cidade continuou, acelerando-se vertiginosamente e desordenado nas últimas décadas, sendo que a cidade iniciou a sua expansão para as freguesias de Areosa, Meadela e Darque (Reis, 1991).

A cidade vai-se transformando e adaptando-se às necessidades dos habitantes, deste modo, surge a localização e a construção da Estação de Caminho-de-ferro, a abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra (1917) e ainda a criação do Passeio Público. Esta transformação na cidade decorre da actividade do poder político, que pelos seus meios vai promovendo arranjos urbanísticos em determinados sítios, aberturas de ruas, redesenho de outras e ainda urbanizando terrenos.

Assim, a cidade de Viana vai ao longo dos anos, expandindo-se e sendo colmatada com novos edifícios, resultantes de operações de loteamento, manifestamente vantajosas pela sua maior rentabilidade económica. E o seu Centro Histórico apesar de não ser objecto de especial interesse em termos de reconversão do antigo edificado em nova habitação, é reconvertido/requalificado. É deste modo que o “fenómeno urbano vai resultando dos sucessivos contributos que o homem, em diferentes épocas e diversificados contextos culturais”, o que torna a cidade num produto inacabado e sem tempo preciso para a sua conclusão (Barreto, 2003, p. 156). Assim Viana do Castelo, como a conhecemos, apresenta o seu processo de afirmação e crescimento em diversas etapas e dinâmicas que são geridas pelas políticas e por interesses nacionais, regionais e locais, contando com a participação de diversos actores públicos e privados. Viana desenvolveu-se assim, em primeiro devido à expansão provocada pelo desenvolvimento económico decorrente da importância da póvoa marítima no comércio interno e internacional, preenchendo o interior da muralha; no século XVI pelos conventos religiosos; e mais tarde pela linha férrea, chegada a cidade em finais do século XIX (Barreto, 2003 e Reis, 1991)

## 5.2. Viana do Castelo e o património bacalhoeiro

*“A cidade de Viana é indissociável do oceano e do rio Lima que a banham e que noutras eras foram pólos impulsionadores de negócios e navegações, de marinheiros e comerciantes” (Machado, 1987, p. 9).*

As actividades económicas desde sempre influenciaram a morfologia urbana, e a pesca foi uma das actividades que mais contribuiu para o desenho e transformação da costa portuguesa. Com a necessidade de procurar os recursos que o mar dispunha, as populações instalaram-se próximo dos seus limites por forma a pescar o seu alimento, obtendo o necessário para a sua alimentação e ainda excedentes para troca, adquirindo outros bens para o seu dia-a-dia. A pesca do bacalhau teve uma grande importância na história da cidade de Viana do Castelo, tendo esta sido enobrecida e influenciada na sua morfologia urbanística. Desde a construção dos Estaleiros Navais, de molhes, docas, cais, armazéns, escritórios, prédios vários, toponímia, estátuas e a característica seca do bacalhau em Darque. Assim torna-se relevante a identificação destes elementos que constituem o património marítimo relacionado com a pesca do bacalhau em Viana do Castelo.

O **porto de Viana do Castelo** faz parte do património marítimo bacalhoeiro tendo sido este espaço de acontecimentos relacionados com esta faina, como é o caso do carregamento e descarga dos navios de pesca do bacalhau, assim como a chegada destes ao porto, o carregamento de sal por parte das mulheres, entre outros momentos que podem ser observados em fotografias da altura.

**Figura 11** - Descarga de bacalhau no porto de Viana do Castelo 1950/60



**Fonte:** Arquivo de Manuel da Fonte

**Figura 12** - Doca Comercial, 1930



**Fonte** Arquivo Municipal de Viana do Castelo.

**Figura 13** - Navio arrastão Santa Maria Madalena, a descarregar bacalhau, no porto de Viana do Castelo, em 1979



**Fonte:** Augusto Moreira, Arquivo Fundação Gil Eannes

Os **pescadores vianenses** são os protagonistas desta actividade, estes instalaram-se nas zonas periféricas da cidade, como é o caso da “Rua do Leite, Rua do Tenente Valadim, Rua do Loureiro (do lado poente), Rua Góis Pinto, Rua dos Poveiros, Largo de Santa Catarina, e no Campo do Castelo” (Abreu, 2009, p. 96). Viviam em casas térreas de pouco mais de três compartimentos e cozinha, em regime de família alargado (pois partilhavam a habitação com os pais ou tios envelhecidos e carentes de meios de sustento próprios) (Abreu, 2009). Como é possível observar na figura 14, estas casas, eram pequenas e muito simples.

**Figura 14** - Casas de pescadores no Campo da Agonia



**Fonte:** Autora, 2012.

A **toponímia**<sup>6</sup> da cidade de Viana constitui um elemento do património marítimo, como tal procedeu-se a um levantamento das ruas das freguesias de Monserrate e Darque, com o intuito de encontrar referências marítimas na sua toponímia. Apesar de toda a importante história marítima, existem apenas alguns exemplos de toponímia com ligação, por vezes indirecta, à temática marítima e à temática marítima bacalhoeira.

As exceções encontradas relativamente ao património marítimo são:

- **Avenida do Atlântico** (construída em 1975, deve o seu nome à ligação das tradições marítimas e piscatórias da cidade com o Oceano Atlântico, por este lhe ficar fronteiro);
- **Largo Infante D. Henrique** (este largo evoca “O Navegador”, que foi identificado com o próprio movimento de expansão marítima quatrocentista);
- **Rua dos Mareantes** (situado junto à foz do rio Lima, e da barra do porto de Viana, consagra e presta homenagem aos Mareantes vianenses que muito se distinguiram na epopeia dos Descobrimentos e muito contribuíram para a expansão e engrandecimento da cidade);
- **Largo de Porto Seguro** (em homenagem a Porto Seguro, no Brasil, local onde Pedro Álvares Cabral aportou pela primeira vez em 1500);
- **Rua dos Poveiros** (típica rua da Ribeira, que presta homenagem aos pescadores naturais da Povia de Varzim, que durante muitos anos e até às primeiras décadas do século XX, mantiveram uma forte relação com o porto de pesca de Viana do Castelo, e que por isso frequentavam em grande número a Ribeira);
- **Avenida da Praia Norte** (Designa-se assim, por antigamente fazer ligação directa à Praia Norte, mas que entretanto foi cortada devido á reconversão do porto de mar, sendo que a antiga Praia Norte deixara de existir, sendo construída mais a norte, e designada na mesma de Praia Norte, tendo acesso pela Avenida do Atlântico);
- **Rua S. Pedro dos Pescadores** (É um arruamento da Praia Norte, integrado na urbanização do Bairro dos Pescadores, que desde a sua construção em 1950, é devoto a S. Pedro. Este santo é o padroeiro dos pescadores, por ser também pescador no mar da Galileia);

---

<sup>6</sup> O levantamento dos topónimos e descrição das ruas da freguesia de Monserrate, tiveram como fonte: [www.jf-monserrate.com](http://www.jf-monserrate.com)

- **Rua de Santiago da Barra** (Rua da Ribeira, que conduz directamente ao Castelo de S. Tiago da Barra. Esta deve o seu topónimo à fortaleza que exerceu acções de defesa da cidade de Viana do Castelo);
- **Campo da Senhora da Agonia** (constitui um amplo espaço na zona da Senhora da Agonia, onde se encontra um santuário em homenagem à padroeira dos pescadores);
- **Rua Senhora da Agonia** (situada na frente do Bairro dos Pescadores, na Praia Norte, deve ao facto de esta ser a padroeira dos pescadores, e este ser precisamente o Bairro dos Pescadores, com gentes ligadas ao mar que muito a veneram);
- **Largo de Santa Catarina** (largo situado no coração da Ribeira, deve o seu nome à capela de Santa Catarina construída para os pescadores de Viana por Filipe II, em 1610);
- **Beco de Santo André** (pequenino beco situado na zona histórica, junto à Ribeira, na qual o seu topónimo consagra Santo André, um dos doze apóstolos que era pescador de profissão);
- **Largo Vasco da Gama** (largo urbano da zona histórica, consagra Vasco da Gama, célebre navegador português que comandou a expedição que descobriu o caminho marítimo para a Índia, em 1498);
- **Avenida do Mar; Rua Nossa Senhora das Areias; Travessa do Cais Velho; Largo do Cais Velho; Rua da Areia; Rua de Barqueiros; Rua dos pescadores; Avenida da praia; Rua moinhos do marinheiro; Travessa da foz.**

Relativamente à toponímia relacionada com a temática marítima bacalhoeira, encontrou-se:

- **Caminho da Seca e Rua da Seca** (devem o seu nome à proximidade da zona de secagem do bacalhau da Empresa Pescarias de Viana.);
- **Praça Navegador Vianense Álvaro Alvares Fagundes;**
- **Alameda João Alves Cerqueira** (que consagra a memória de João Alves Cerqueira, nascido em Viana em 1886, o qual geriu a Empresa de Pesca de Viana do Castelo e fundou os Estaleiros Navais de Viana do Castelo);
- **Rua Gil Eannes** (situada na Urbanização de Monserrate, homenageia o emblemático navio-hospital 'Gil Eannes' construído nos Estaleiros em 1955, e o qual apoiou os pescadores dos mares gelados do Atlântico Norte, na faina do bacalhau);

- **Rua dos Estaleiros** (esta presta homenagem a esta importante unidade industrial, fundada em 1944, que ao longo dos anos tem contribuído para o desenvolvimento socioeconómico de toda a região de Viana do Castelo).

Não obstante as placas indicativas da toponímia têm uma representação gráfica com motivos marítimos, como é possível observar na figura seguinte.

**Figura 15** - Placas com toponímia da cidade Viana, com elemento gráfico marítimo



**Fonte:** [www.jf-monserrate.com](http://www.jf-monserrate.com)

O **Navio Gil Eannes**, atracado na doca de pesca de Viana do Castelo, foi construído em 1955, com o intuito de apoiar a frota bacalhoeira portuguesa que actuava nos bancos da Terra Nova e Gronelândia. Assim que esta actividade foi sendo desactivada, este acabou por ficar na doca de Lisboa, durante muitos anos a degradar-se. Foi então que em 1998, a Fundação Gil Eannes, resgatou-o por considera-lo património cultural e afectivo da cidade. Este seguiu então para Viana onde voltou aos estaleiros que o construíram, para ser limpo e restaurado. Posteriormente foi colocado na Doca Comercial, como espaço museológico de forma a representar a assistência ao bacalhau, constituindo assim, um dos principais elementos do património marítimo bacalhoeiro de Viana do Castelo.

**Figura 16** - Navio-Hospital Gil Eannes nos mares gelados da Gronelândia, 1969/71



**Fonte:** Dr. Barros Pereira, Arquivo Fundação Gil Eannes.

**Figura 17** - Navio Gil Eannes no porto de Viana do Castelo, Monserrate, em 1979



**Fonte:** Augusto Moreira, Arquivo Fundação Gil Eannes

A **estátua de João Álvares Fagundes**, esculpida em bronze por Joaquim Barbosa em 1958, foi colocada inicialmente no Jardim Público Marginal, tendo sido removida em 1991, para em 2004 ser colocada num local mais condigno, ao lado do navio hospital Gil Eannes.

**Figura 18** - Estátua de João Álvares Fagundes



**Fonte:** Autora, 2012.

O **Monumento ao Pescador**, implantado no lugar de destaque na rotunda junto da zona ribeirinha e do santuário da Senhora da Agonia, foi esculpido em bronze, por José Rodrigues, e inaugurado oficialmente em 22 de Dezembro de 1989. Neste insere-se um

conjunto de espelho e jorros de água com a finalidade de manter viva a imagem do pescador que estabeleceu ao longo dos séculos a ligação de Viana ao Mar.

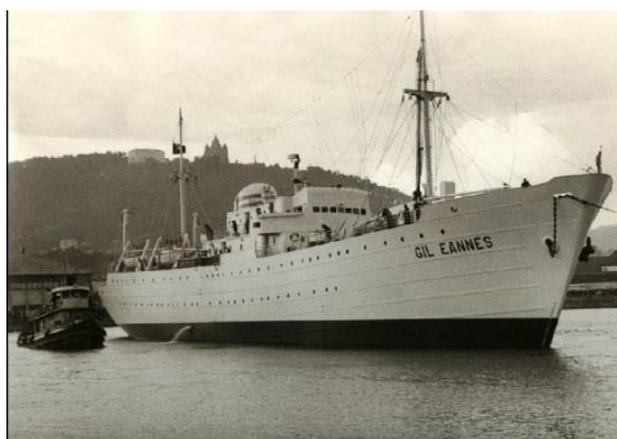
**Figura 19** - Monumento ao Pescador, Campo da Agonia



**Fonte:** Autora, 2010.

Os **Estaleiros Navais de Viana do Castelo** foram fundados em 1944 no âmbito do programa de modernização da frota da pesca ao largo. Esta empresa construiu algumas das embarcações que se dedicaram à faina da pesca do bacalhau, como é o caso do 'Senhor dos Mareantes', e o 'Senhor das Candeias' para a Empresa de Pesca de Viana, e o 'São Gonçálinho' para a Empresa de Pesca de Aveiro, em 1948.

**Figura 20** - Saída do navio Gil Eannes dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, 1955



**Fonte:** Estaleiros Navais de Viana do Castelo

A **seca do bacalhau** iniciou-se em Viana do Castelo, e ocupou inicialmente um velho edifício abandonado junto às Azenhas de Dom Prior, passando posteriormente para a zona do

Cais Novo, em Darque, onde se instalou a Empresa de Pesca de Viana. Esta construiu um sistema de lavagem, além do secadouro natural, com várias 'latadas' (nome com que foram designados os estendais de arame onde se dispunham as folhas de bacalhau a secar), de uma cantina, uma creche e um dispensário médico. No entanto, nos anos 70, estas instalações foram acrescidas duma seca artificial (à 'espanhola'), ampliadas as áreas de secagem, e frigoríficos para a conservação do pescado.

**Figura 21** - Mulheres a descarregar sal para a seca do bacalhau, em Darque, 1950/60



**Fonte:** Arquivo de Manuel da Fonte.

**Figura 22** - Empresa de Pesca de Viana e a área de Seca do Bacalhau, Darque

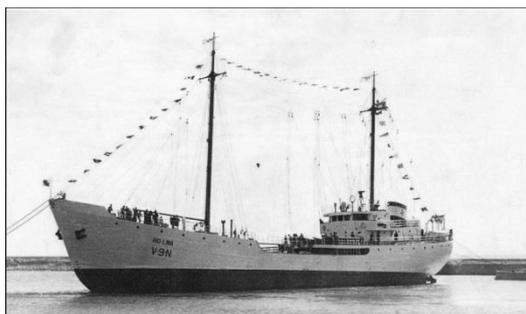


**Fonte:** Autora, 2012.

As **salinas** de Viana do Castelo, apesar de pouco conhecidas, e de não estarem em funcionamento na actualidade, existiram em tempos idos na foz do rio Lima, em Darque, onde actualmente se encontram os sapais. As mais antigas referências às salinas de Darque datam de 1085, de onde partiam embarcações pelo rio acima transportando o sal a outros ancoradouros.

A **Empresa de Pesca de Viana**, tinha algumas embarcações destinadas à faina do bacalhau, tais como os arrastões Rio Lima, Santa Maria Madalena, Senhor dos Mareantes, Senhor das Candeias e Vasco de Orey o lugre-motor Santa Maria Manuela, e o navio-motor São Ruy, assim como, todo o equipamento urbano de armazéns de redes e apetrechos, serralharias, oficinas de mecânica e pintura, escritórios e a seca do bacalhau.

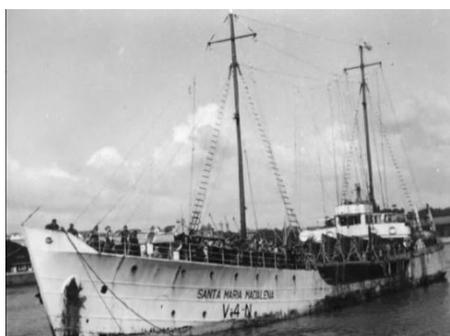
**Figura 23** - Navio Rio Lima, Monserrate,  
1952



**Figura 24** - Navio Senhor das Candeias,  
1955



**Figura 25**- Navio Santa Maria Madalena,  
Matosinhos, anos 60/70



**Figura 26** - Navio Vasco d'Orey, anos 60/70



**Figura 27** - Navio Senhor dos Mareantes,  
Matosinhos, anos 60



**Figura 28** - Navio São Ruy, Matosinhos, anos  
60



**Fonte:** António Emílio de Aboim / António Rui de Aboim, Foto Mar

Estes são assim exemplos do património marítimo bacalhoeiro que é possível encontrar em Viana do Castelo, e que necessita de preservação e divulgação.

### 5.2.1. Espaços De divulgação do património bacalhoeiro em Viana do Castelo

O património bacalhoeiro tem sido divulgado através de exposições anuais no Museu de Artes Decorativas e através do Museu Navio Gil Eannes. Durante a realização deste trabalho, foi possível visitar duas dessas exposições.

A exposição dos “Cartazes de Propaganda 1938/1952” da extinta Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau, no Museu das Artes Decorativas, em Viana do Castelo, foi inaugurada a 5 de Outubro e decorreu até 4 de Novembro de 2012. Esta exposição foi integrada na iniciativa “Provo o teu cheiro, Viana”, na qual se expôs 34 dos 60 quadros em depósito do Museu Marítimo de Ílhavo. Os quadros em exposição, de autoria de Luís Rosa e Américo Reis, com traço e cor modernista, compõem um testemunho da forma como o Estado Novo exaltou a “Campanha do Bacalhau” e tentou camuflar os tempos conturbados da escassez e carestia de géneros da “Republica Liberal”, no período das campanhas de pesca de 1934 a 1952. O intuito desta exposição era mostrar a importância que a pesca do bacalhau teve para a cidade de Viana do Castelo, e mostrar que ainda hoje tem grandes reflexos nos pratos típicos da sua gastronomia.

**Figura 29** - Alguns exemplos de quadros na exposição



**Fonte:** Autora, 2012.

Em exposição tiveram cinco temáticas com referência a algumas campanhas, nomeadamente:

- “**Bacalhau pescado por praças de armamento**”, nas campanhas de 1939/40; 1942/43; 1943/44; 1944/45; 1945/46; 1946/47; 1947/48; 1948/49; 1950/51;

- “**Quebra na secagem**”, nas campanhas de 1941/42; 1942/43; 1945/46 e 1949/50;
- “**Capacidade da frota e pesca efectuada**”, nas campanhas de 1938/39, 1941/42; 1943/44; 1947/48; 1949/50; 1951/52;
- “**Importação de bacalhau verde e seco**”, nas campanhas de 1942/43; 1943/44; 1944/45; 1946/47; 1949/50; 1950/51, 1951/52;
- “**Consumo de bacalhau**” nas campanhas de 1940/41; 1941/42; 1942/43; 1946/47; 1948/49; 1950/51; 1951/52.

A exposição “Viana, fiel amiga do Mar. Memórias da Empresa de Pesca de Viana” decorreu de 16 de Agosto a 27 de Outubro de 2013, no Museu de Artes Decorativas, em Viana do Castelo. Nesta exposição encontram-se expostas “peças de navio, instrumentos de marinhagem, artefactos dos pescadores, um dóri, redes, maquetes, telas e louça” recompondo a memória da pesca do bacalhau e sobre a história da Empresa de Pesca de Viana. Além disso, esta exposição pretende recuperar a história da Empresa de Pesca de Viana, no ano em que atinge o centenário da sua existência.

**Figura 30** - Exposição sobre a Empresa de Pesca de Viana



**Fonte:** Autora, 2013.

A cidade de Viana do Castelo teve um papel muito importante no que se refere a pesca do bacalhau nos séculos XV e XVI, e no seu período de retoma nos finais do século XIX e XX, quer como local onde se secava o bacalhau, quer como sede de empresas que tomam o negócio. Assim, foi então que surgiu a Parceria de Pescarias de Viana, designação primordial da Empresa de Pesca de Viana, a qual se encontra em destaque nesta exposição.

Assim, nesta exposição, encontramos duas temáticas, uma referente á arte da pesca do bacalhau, aos materiais e utensílios, à técnica utilizada (pesca com dóri) e à vida que estes antigos pescadores levavam em alto mar; e uma exposição referente à Empresa de Pesca de Viana, onde é possível observar a importância que esta teve para o desenvolvimento económico e social da cidade de Viana, restando assim contar a história do seu centenário.

### **5.2.2. A pesca do bacalhau em Viana do Castelo**

A pesca do bacalhau foi bastante importante para a cidade de Viana do Castelo, enobrecendo-a e influenciando o seu urbanismo com as construções relacionadas com esta faina, como é o caso dos Estaleiros Navais, as docas, os molhes, o cais, a Empresa, os armazéns, os escritórios e prédios, e ainda a característica 'seca do bacalhau' em Darque. O nome de Empresa foi como ficou conhecida a Empresa de Pesca de Viana, tendo bastante relevo no dinamismo económico desta cidade.

Como cidade marítima, Viana sempre tivera as suas relações com o mar, de tal forma que as populações ribeirinhas desenvolveram a pesca de rio e de mar como meio de subsistência, obtendo a alimentação e alguns excedentes que eram usados para troca. No entanto até finais do século XIX apenas existia pesca artesanal, devido ao oligopólio de algumas companhias de armadores de Lisboa, que apenas recrutavam a tripulação local, da Trafaria e do Algarve.

Só então em 1917, é que a empresa *Parceria Viana* proprietária do lugre 'Santa Luzia' e do 'Santa Maria', começou a fomentar a pesca do bacalhau em Viana, mas para a qual foi necessário em 1921 criar a Junta de Fomento da Pesca, com sede na Póvoa de Varzim, dotando-a de meios para fomentar a construção de novas embarcações. Contudo em 1930, já no Estado Novo, período político que deu grande destaque a esta faina marítima, o bacalhau representava 11% do consumo nacional, sendo a praça de Aveiro a mais activa deste sector. Mas nem tudo foi tempo áureo pois em algumas praças como o Porto acompanhavam a recessão que se fazia sentir, através da produção de 1/5 do bacalhau nacional, e Viana com 1/8 a quase 1/15, valores esses que já se faziam sentir desde 1927 agravando-se em 1934.

Deste modo foram começando a sentir-se alguns progressos com o recurso a novos barcos e a adopção de novos aparelhos e novos tipos de embarcações que foram importantes

para os seguintes anos. Para melhorar ainda mais estas condições, durante o Estado Novo, criaram-se novas e melhores condições para a pesca de bacalhau, como a concessão de empréstimos aos armadores; facilidades de pagamento moratórias; criou-se a Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau; criou-se a Mútua dos Navios Bacalhoeiros e ainda a Cooperativa dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau.

No entanto em 1925 tinha-se estabelecido em Viana a Empresa de Pesca de Viana, iniciando também a sua actividade com dois lugres equipados com dórís para a pesca à linha nos bancos da Terra Nova. Só em 1936 é que o lugre 'Santa Maria Madalena' ficou concluído e assim em 1939 lançaram às águas os dois navios a motor: o 'São Ruy' e o 'Santa Maria Madalena'. Apesar do período conturbado da 2ª Guerra Mundial, esta empresa mantivera em actividade cinco navios de pesca a linha com dórís. Apesar da pressão por parte do governo, a empresa Novas Pescarias de Viana mostrou-se desinteressada em transformar a sua frota de pesca à linha, em frota para pesca de arrasto, aceitando apenas 1948, ano em que armou as embarcações: 'Senhor dos Mareantes' e 'Senhora das Candeias'.

Assim em 1944, enquanto que Viana do Castelo não passava de uma pequena cidade provinciana com cerca de 14.000 habitantes, a Empresa de Pesca de Viana, introduzia a criação dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo para efeitos de reparação e construção de navios especialmente dedicados à sua actividade pesqueira, surgindo a 3 de Junho de 1944, uma das mais importantes empresas que perdura até actualidade e que agora enfrenta um período de incógnita sobre a sua continuidade futura.

## 6. Memórias e Histórias de Vida

O património é visto também como a “personificação da experiência humana e das suas aspirações, na medida que deve ser uma experiência partilhada, capaz de oferecer a cada um a oportunidade do descobrimento próprio nesse caudal de conhecimento” (Henriques, 2010, p. 50).

Após ter-se referido o património marítimo ‘material’ no capítulo anterior, resta avaliar o património marítimo ‘imaterial’. A este último correspondem as memórias e histórias de vida das gentes que personificaram a vida de pescaria na Terra Nova e Gronelândia. Assim para a recolha de testemunhos junto dos principais actores desta faina, os homens que andaram na pesca do bacalhau, oriundos de Viana do Castelo, foi efectuada uma entrevista individual (semiestruturada e informal), no qual se abordou sete pontos: o período que antecede as campanhas; a partida para as campanhas; a comunicação com a família; a chegada a casa; os espaços em Viana; as recordações, e por fim, o período posterior a pesca do bacalhau. A amostra encontrada foi de oito pescadores, no entanto apenas foi possível obter cinco relatos de pescadores de Viana do Castelo que se dedicaram à pesca do bacalhau na Terra Nova. Destes relatos, dois deles são de pescadores de Viana do Castelo que estiveram na pesca do bacalhau com dóris, sendo os outros três relatos de pescadores de arrastão.

Temos assim uma confirmação de alguns relatos encontrados em outras publicações, sobre as duras condições de trabalho muitas das vezes desumanas, sobre as condições de pobreza em que viviam, sobre a má alimentação, e também sobre o frio glacial que suportavam a bordo dos lugres e dos dóris, para que pudessem sobreviver e sustentar a família que os esperava em ansiedade por notícias e pelo regresso.

**Quadro 2** - Dados gerais dos antigos pescadores de bacalhau entrevistados em Viana

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Tipo de pesca</b>	<b>Nº Viagens</b>	<b>Naturalidade</b>
José Ferreira	68	Arrastão	11	Santa Maria Maior
Joaquim Gonçalves	71	Arrastão	11	Monserrate
João Vieira	67	Arrastão	15	Monserrate
José Lomba de Castro	81	Dóri	9	Monserrate
Edmaro Loureiro Lomba	70	Dóri	14	Santa Maria Maior

**Fonte:** Autora, 2013.

**José Ferreira**, nascido em 1945, antigo pescador de bacalhau da freguesia de Santa Maria Maior, com a 4ª classe antiga, dedicou 7 anos da sua vida à pesca de bacalhau de arrastão. A motivação fora imposta pelo governo da altura, em que os homens ou frequentavam a tropa no Ultramar, ou iam à pesca na Terra Nova e Gronelândia. Assim, filho de pescador, habituado às lides marítimas, preferiu realizar as duas campanhas anuais, fazendo um total de 11 viagens, desde os seus 18 anos. Normalmente realizava duas campanhas por ano, mas nem sempre era certo, duravam assim entre 4 a 5 meses, mas tudo dependia *“da rapidez com que conseguiam encher os porões do navio”*. Viajou no ‘Santa Maria Madalena’, com um total de 55 a 60 tripulantes vindos de diversas cidades e vilas piscatórias (tais como, Viana do Castelo, Nazaré, Gafanha, Vila Praia de Âncora, Aveiro, entre outras), no qual realizou principalmente a função de redeiro nos mares da Terra Nova. Era habitual parar em St. Jones uma vez em cada viagem, para abastecer de gasóleo e mantimentos, mas durante a paragem os pescadores tinham autorização para desembarcar. José, e os seus companheiros, aproveitavam assim para passear, ir às compras, para descansar, mas acima de tudo para se divertir nos bares da cidade, onde se juntavam e conviviam, com os companheiros e com outros tripulantes de outras embarcações. Nas suas paragens, José aproveitava para comprar recordações para a família, como por exemplo sabonetes e casaquinhos do tipo esquimó para os filhos. Para si comprava roupas quentes para a pesca, com o dinheiro que lhes era adiantado quando iam a terra, consoante o tipo de pescador que eram (o pescador ‘maduro’<sup>7</sup> recebia mais; e o ‘verde’ recebia menos), traziam assim coisas que não existiam por vezes em Portugal, e com um valor mais atrativo. A vida era muito difícil, e o clima não ajudava pois era muito frio. Aliado a estas condições a comida não era boa, pois comiam quase sempre bacalhau de fraca qualidade. Em alto mar, a comunicação com a família era por telegrama, mas também enviavam e recebiam cartas através do ‘novo’ navio Gil Eannes. A chegada a Portugal *“normalmente era em Leixões devido às dificuldades de entrar na barra de Viana do Castelo, por causa do assoreamento da barra e pelo mau tempo”*. Apenas algumas vezes desembarcavam no porto em Viana, que ainda se encontra no mesmo sítio que atualmente. A família esperava-o, após tantos meses sem se verem as saudades eram muitas, e apesar de comunicarem por carta ou telegrama a ânsia de o ver regressar levava a mulher e os filhos ao porto para o esperar. Não havia grande propaganda em torno do acontecimento, por vezes saía uma notícia no jornal “Aurora do Lima”, mas já não

---

<sup>7</sup> ‘Maduro’, era considerado o pescador com experiência, ao contrário do ‘verde’ que correspondia a um pescador novo, sem muito ou nenhuma experiência.

era como no período da pesca do bacalhau com o dóri, em que ao sair ou chegar a Lisboa, havia festejos além da presença dos familiares. Chegados a Viana e no período de paragem entre a próxima viagem, aproveitava para descansar dois ou três dias e depois preparava-se para voltar ao mar, mas ao largo da costa, até chegada a hora de regressar à pesca do bacalhau, assim as horas mortas entre a pesca em Viana, ia para o porto fazer os preparativos para a pesca local, preparava as redes e outros materiais. O café também era um local para descansar e confraternizar com outros pescadores. José Ferreira lembra que os principais locais de Viana que tinham alguma ligação a faina do bacalhau era a seca do Bacalhau em Darque, onde as mulheres trabalhavam na secagem manual do bacalhau. No decorrer das viagens alguns pescadores tinham por hábito registar através da fotografia os momentos passados na pesca do bacalhau, no entanto, isso não estava a disposição de todos, pois era dispendioso, *“não havia dinheiro para ter uma máquina fotográfica”*, não restando nenhuma na sua posse actualmente. Chegado ao fim dos 7 anos de pesca em alto mar, na Terra Nova e Gronelândia, José Ferreira não fez questão de se manter na pesca do bacalhau, por isso saiu dessa actividade, dedicando-se à pesca local, como fazia nos intervalos entre as campanhas ao bacalhau. Esta pesca local trazia melhores condições de vida e de trabalho, estando também mais perto da família, estando mais presente na vida dos três filhos. Continuou assim a sua vida dedicada ao mar, e apesar de actualmente reformado, continua ligado à actividade, ajudando na preparação dos materiais, como foi possível observar aquando da entrevista.

**Joaquim Gonçalves**, nascido em 1942 e natural da freguesia de Monserrate, frequentou a pesca do bacalhau com arrastão em substituição ao serviço militar no Ultramar, que era obrigatório na altura, pelo período de 7 anos, aliado a isso a tradição na pesca e até na pesca do bacalhau por parte do avó e bisavó, também o levaram a embarcar para esta faina. Com os seus 18 anos, em 1960, embarcou para a Terra Nova a bordo do arrastão ‘Senhor dos Mareantes’ com os seus companheiros oriundos das mais diversas vilas piscatórias como é o caso da Nazaré, Gafanha, Vila Praia de Âncora, entre outras, formando uma tripulação de quase 60 homens, incluindo os oficiais. Realizou cerca de 11 viagens, sendo o normal fazer duas viagens por ano de duração entre 4 a 5 meses na pesca gelada. *“Embarquei, tinha eu 18 anos como redeiro no Mareantes”* e fez viagens com 4/5 meses de duração na Terra Nova. Era costume parar em St. Jones pois *“tinha que se abastecer de gasóleo o navio e encher a despensa com*

*comida*". Era uma vida difícil a que os pescadores de bacalhau levavam a bordo, por isso na paragem que fazia no Canadá, Joaquim aproveitava para trazer umas lembranças para a família. No entanto, até chegar a casa apenas podia comunicar por telegrama que o Gil Eannes se encarregava de enviar e receber. Na hora da chegada a Portugal, *"atracávamos quase sempre em Leixões"* onde a família o esperava, para o levar de volta a casa e compensar os meses de ausência. Já em casa, dedicava-se nos tempos livres a preparar os apetrechos de pesca no porto de mar de Viana do Castelo como faz actualmente. Assim que terminou o período necessário para 'fugir' ao Ultramar, largou a faina do bacalhau e regressou à pesca local.

**João Vieira** nascido em 1946 na freguesia de Monserrate, com 43 anos da sua vida dedicada ao mar. Com o seu pai e irmão ligados a esta faina, também ele dedicou 7 anos à pesca do bacalhau de arrastão, para não ir para o Ultramar, fazendo cerca de 15 viagens, duas viagens por ano. Iniciou a actividade em 1964, aos seus 18 anos de idade, desempenhando a função de redeiro, no navio Vasco de Orey, onde embarcou numa das campanhas que fizera com cerca de 60 homens, provenientes de Ílhavo (capitão e imediato), de Viana do Castelo (o maquinista), da Nazaré e Ílhavo os ajudantes de máquinas, e os pescadores eram de Viana, Vila Praia de Âncora, entre outras terras. A vida em alto mar era muito difícil, pois havia muito frio e *"os que mais trabalhavam eram os que mais fome passavam, pois eram os últimos a comer"*. João lembra-se da tragédia do 'Santa Isabel', que se afundou com cerca de 23.000 quintais, devido ao embate com um iceberg, no entanto, a embarcação em que se encontrava conseguiu salvar 60 tripulantes de morrerem congelados nas águas geladas do Atlântico Norte. Os restantes 6 foram salvos pelo 'Senhor do Mar', outro navio que os encontrou dentro de uma 'balsa' para se protegerem do frio e das temperaturas baixas. Após três dias de temporal, é que o Navio Gil Eannes conseguiu resgatá-los dos navios em que se encontravam, sendo que até lá, partilharam cama e comida. Além deste episódio, este pescador refere que *"as maiores frotas na pesca do bacalhau eram de espanhóis, franceses e russos"*. A comunicação com a família só era possível por telegrama, para a Rádio Lisboa, mas também podiam receber e enviar cartas através de um navio que ao ir a terra fazer alguns serviços reencaminhava e trazia a correspondência, além do Navio Gil Eannes. A chegada que fizera a Portugal foi em Matosinhos, devido às dificuldades da barra de Viana e também às marés vivas. *"No inverno a barra secava muito, mas actualmente tem molhes a proteger, mas ainda é preciso sair com cuidado da barra"*. Mas no início de cada

campanha, partiam para Setúbal com alguns tripulantes, onde carregavam o sal, indo de seguida para Lisboa para efectuarem as fiscalizações e para abastecer o navio, o que normalmente durava cerca de 15 dias. Enquanto isso, os restantes tripulantes iam ter a Lisboa, de onde partiam. Assim que terminara os 7 anos de pesca obrigatória dedicara-se à pesca local, até se reformar, apesar de ainda hoje se entreter a ajudar quem trabalha nas pescarias.

**José Lomba de Castro**, nascido em Monserrate em 1932, com a 4ª classe, exerceu toda a sua vida a profissão ligada ao mar, e agora apesar de estar na reforma, ainda continua dedicado às artes da pesca. Esteve em nove campanhas na pesca do bacalhau à linha, o que corresponde a nove anos da sua vida. Com uma família constituída por oito pessoas, dedicou-se a esta faina em substituição da tropa no Ultramar, apesar de naqueles tempos não haver muitos trabalhos. Tinha 17 anos em 1949, ano em que se iniciou na faina do bacalhau. A viagem mais longa que fizera teve a duração de nove meses, pois a sua duração dependia da rapidez com que enchiam os porões do navio. Desempenhava a função de redeiro a bordo do ‘Rio Lima’ e do ‘Santa Maria Madalena’, com cerca de 60 homens, todos eles de nacionalidade portuguesa e oriundos das mais diversas vilas piscatórias de Norte a Sul do país. Rumava em direcção à Terra Nova, por apenas dois meses, seguindo depois para a Gronelândia onde fazia o restante período da faina bacalhoeira. Também eles faziam a paragem em St. Jones para abastecer o navio e para os jovens pescadores poderem desanuviar da dura vida que levavam em alto mar. *“Quando iam a terra os ‘verdes’ tinham direito a um avanço de 3 contos e os ‘maduros’ de 5 contos”*. A comida a bordo era de muito má qualidade, o café era péssimo, pois *“enchiam em Lisboa uma panela com pó de café, que se mantinha por toda a viagem até chegarmos a Portugal”* *“sabíamos isso porque um dos nossos companheiros colocou uma luva dentro da panela e ela ficou lá até chegarmos”*. Além disso *“a carne era de cavalo e vinha salgada da Argentina, pois naquele tempo ainda não havia frigoríficos nos navios”*. Assim a carne era consumida nos primeiros dias de viagem. O vinho, proveniente do Cartaxo, era muitas das vezes misturado com água, era distribuído apenas duas vezes por semana, às quintas-feiras e domingos. Já *“aos domingos, terças e quintas davam carne”*. Mas assim que esta terminava servia-se bacalhau com batata cozida, ambos cozidos na água salgada. Nas suas viagens, não pescava apenas bacalhau, também apanhava ‘paloque’, arinca, raia, solha, ‘comunistas’ (actualmente chamado peixe vermelho), entre outro pescado que era obrigado a deitar fora, pois não era aproveitado para

comercialização. Só uns anos mais tarde é que começou a aproveitar-se esse pescado levando-o nos porões para comercializar. As condições a bordo eram muito más, e a água potável não abundava. Passava cerca de 6 a 7 meses sem tomar banho, tendo apenas direito a uma caneca de água potável por dia. Para comunicar com a família, tinha o telegrama que era transportado, pelo 'velho' Gil Eannes. A bordo do Gil Eannes também viajara uma imagem da Nossa Senhora de Fátima levada pelo Gil Eannes para a Catedral de St Jones. Costumava desembarcar em Matosinhos por esta barra ter melhores condições, e assim descarregavam metade do pescado lá e o restante em Viana do Castelo. Sendo que *"a cada 100 kg de peixe pagavam 20 escudos"*. Era em Viana que se reencontrava com a família e após alguns dias de descanso começava a preparar as redes pra regressar ao mar. E, após ter terminado os anos obrigatórios, terminara para si a faina do bacalhau, como para tantos outros, dedicando-se \*a pesca local em Viana.

**Edmaro Loureiro Lomba**, nascido em Santa Maria Maior em 1943, dedicou 7 anos da sua vida à pesca do bacalhau, para escapar da tropa do Ultramar, tendo toda a sua vida a profissão de marítimo, e permanecendo ainda hoje a ela ligado apesar de estra reformado. Com uma família de seis pessoas. Edmaro Lomba iniciou-se nesta actividade em 1961 com 18 anos de idade, a bordo do navio 'São Ruy' com homens *"de várias terras, havia os de Viana do Castelo, da Nazaré, de Âncora, de Aveiro"* rumo à Terra Nova. Em média fazia duas viagens por ano, com 60 homens, *"contando com o capitão, os homens de máquinas, os salgadores, e os pescadores"*, que eram todos portugueses e vinham de várias terras portuguesas, para seguirem para a Terra Nova, onde iam à pesca de bacalhau. Nessa viagem era habitual pararem em St. Jones, para abastecer o navio de combustível e mantimentos. Nessa paragem Edmaro, aproveitava para ir a terra com os seus companheiros, para passearem, conhecerem a cidade, trazerem umas lembranças para a família e descontraírem nos bares da cidade, antes de voltarem a embarcar para continuarem na dura faina do bacalhau. Já na viagem, quando precisava comunicar com a família ou saber/dar notícias recorria ao telegrama que era enviado e recebido pelo 'novo' Gil Eannes. Já aquando da chegada, a família esperava-o, no porto de Leixões, pois normalmente a barra de Viana não permitia a entrada em segurança. Naquela altura não havia grande cerimónia com a chegada dos navios, apenas a família os esperavam, para os levar para casa e 'matarem' saudades da ausência prolongada. Chegado a casa, Edmaro, aproveitava para descansar, mas não por muito tempo, pois a família precisava de dinheiro para se alimentar e

em casa ele não aparecia, assim como pescador que era, preparava as redes para a pesca local, enquanto esperava pela nova campanha do bacalhau. Dessas viagens ficaram as memórias, mas *“naquele tempo não havia dinheiro para ter uma máquina fotográfica”* e assim, as únicas memórias são as que ficaram guardadas na memória dos longos e duros 7 anos de pesca do bacalhau com dóri, que lhe rendera 1300 escudos, na primeira viagem em 1961.

## Considerações Finais

Neste trabalho debruçei-me e reflecti sobre a importância do mar na sociedade portuguesa, e na forma como em diversos momentos da história este espaço marítimo adquiriu valores económicos e simbólicos importantes. Recentemente assistem-se a iniciativas públicas e privadas significativas, com o intuito gerar desenvolvimentos na economia e nos diversos sectores de actividade marítima, como é o caso da pesca, dos transportes marítimos, do turismo, entre outros. Analisei também a temática, relacionada com o património marítimo. Este constrói-se a partir de memórias e histórias que revelam pedaços da nossa história com o mar, e reproduz-se em espaços que se dedicam à sua salvaguarda, como é o caso dos museus. Como foi possível constatar os museus marítimos encontrados em Portugal, existem em número considerável, tendo uma diversidade de sub temáticas marítimas, e realizando abordagens, por vezes distintas umas das outras, mas todos eles com o mesmo objectivo, o de salvaguarda do património que o ‘nosso mar nos deu’. Assim respondendo a uma das problemáticas colocadas, Portugal tenta preservar o seu património marítimo, em especial nos seus museus, através da divulgação às comunidades locais e também às gerações futuras. Reconhece-se ainda, que há um longo caminho a percorrer, na medida em que seria interessante estabelecer uma ligação entre este património e as ‘comunidades digitais’, através de uma base de dados num *site* onde constasse uma listagem de entidades que se prestam à divulgação deste conteúdo, permitindo assim uma maior divulgação dos espaços culturais marítimos.

No que se refere ao património marítimo bacalhoeiro, este tem uma certa referência e importância em cinco espaços museológicos nacionais, sendo que destes, o Navio Hospital Gil Eannes, é o único que se situa na área em estudo. Este património tem uma grande diversidade que vai para além dos museus, isto é, além do que é possível encontrar no museu, também o que se encontra em outros locais e espaços faz parte deste conjunto. Assim, a Seca de Bacalhau, os Estaleiros Navais, as casas de pescadores, o Monumento aos Pescadores, as estátuas, a toponímia, fotografias e os relatos de antigos pescadores de bacalhau, assim como, locais em que outrora fizeram parte do quotidiano desta faina. Através deste levantamento foi possível responder a mais uma problemática.

Para a recolha do património imaterial em Viana do Castelo, foi fundamental contacto com os antigos pescadores de bacalhau com dóri e de arrastão, os quais prontamente se disponibilizaram para a realização de entrevistas sobre a sua experiência na faina do bacalhau.

No entanto existem algumas limitações no que respeita à amostra, que é demasiado pequena e muito idêntica no que se refere aos relatos conseguidos. Por outro lado apenas se representou uma parte dos principais actores desta faina, o que seria interessante estender a outros actores que estiveram presentes na faina do bacalhau, como é o caso das mulheres que trabalhavam na Seca de Bacalhau em Darque, e dos trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Ao longo desta investigação apercebemo-nos que é de significativa importância a existência de museus marítimos em Portugal, pois são estes espaços que contribuem para a coesão entre o património marítimo tangível e intangível. Como tal a cidade de Viana do Castelo não tem um espaço que se dedique à divulgação do património bacalhoeiro pertencente à cidade e a todos os vianenses, onde pudessem constar as memórias de quem viveu ou teve contacto com a época em que o bacalhau tinha extrema importância no país; espólio relacionado com as questões técnicas desta actividade, entre outros exemplos. Assim deveria ser inventariado exhaustivamente o património marítimo e o património marítimo bacalhoeiro relevante para um futuro Museu Marítimo de Viana do Castelo, que preservasse e desse a conhecer importante legado cultural marítimo.

Como sabemos, Portugal tem uma forte relação com o mar, logo da sua relação com as comunidades, da qual resultam memórias e patrimónios que exigem assim a preservação e divulgação para que a cultura marítima se mantenha e as gerações futuras se enriqueçam com o nosso 'passado' marítimo. Como tal, esta dissertação constituiu assim, um contributo para o conhecimento do património marítimo em Portugal, sendo que, apesar das limitações identificadas, considera-se que o estudo realizado permitiu conhecer melhor o património marítimo nacional, e a importância que o património marítimo bacalhoeiro pode ter em determinadas localidades, como é o caso de Ílhavo, Figueira da Foz, Mira e Viana do Castelo.

## Referências Bibliográficas

Abreu, Alberto A. (1997) *Gil Eannes*, Câmara Municipal de Viana do Castelo e Comissão Especial Pró Gil Eannes.

Abreu, Alberto A. (2009) *História de Viana do Castelo*, 3º Vol, 2º Tomo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo.

Almeida, José Carlos (2004) *Memória e Identidade Nacional: As Comemorações Públicas, as Grandes Exposições e o Processo de (re)construção da Nação*, VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, Centro de Estudos Sociais, Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, p. 1-27.

Amorim, Inês (2001) *História do Trabalho e das Ocupações*, vol. II – As pescas”, Celta, Oeiras.

Aveiro, Valdemar (2007) *80 Graus a Norte: Recordações da pesca do bacalhau*, Papiro, Porto.

Barreto, Rogério Ramiro da Silva (2003) *Viana do Castelo: Pensar/fazer cidade. O processo urbanístico na segunda metade do século XX*, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Departamento de Geografia, Porto.

Branco, Jorge; Mendonça, Paulo; Silva, Mónica (2011) *Reabilitação de casas tradicionais em madeira do litoral norte e centro de Portugal*, Congresso Ibero-Latino Americano da Madeira na Construção, CIMAD 11, p. 1-10, Coimbra.

Brito, Raquel Soeiro de (1981). *Palheiros de Mira: formação e declínio de um aglomerado de pescadores*, 2ª ed., Chorographia, Estudos de geografia humana e regional, Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa.

Bombico, Sónia (2009) *Teoria, legislação e prática do património cultural marítimo e subaquático*, Universidade de Évora, Évora.

Cardona, Paula Cristina Machado (2011) Viana do Castelo. Uma cidade, um rio e o mar, interpretação das dinâmicas urbanísticas, *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente*, CEPESE p. 151-164.

Carvalho, Ana (2011) *Os museus e o património cultural imaterial. Estratégias para o desenvolvimento de boas práticas*, Edições Colibri, CIDEHUS, Universidade de Évora.

Carvalho, António (2008) Monumentos evocativos e ornamentais de Viana, *Cadernos Vianenses*, nº 42, p. 245-260.

Carvalho, António de (2008) Navio 2 Gil Eannes, *Cadernos Vianenses*, tomo 41, Edição da Câmara Municipal de Viana do Castelo, p. 93-103, Viana do Castelo.

Carvalho, Márcia (2011) *Construindo a memória num espaço museológico. O arquivo de memórias da pesca do bacalhau do Museu Marítimo de Ílhavo* Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura Espaço e Memória, Ílhavo.

Chagas, Mário (2009) Memória e Poder: dois movimentos, *Cadernos de Sociomuseologia, Centro de Estudos de Sociomuseologia*, nº 19, pp. 43-81.

Coelho, Manuel (1999) *A tragédia dos comuns revisitada. A pesca do bacalhau na Terra Nova: Consequências do Regime das 200 milhas*, Instituto Superior de Economia e Gestão, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

Comissão Estratégica dos Oceanos - CEO (2004) "*Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*", Parte I e II, 1ª Ed., Lisboa.

CSPCI, (2003) – Convenção para a salvaguarda do património cultural imaterial, realizada pela UNESCO, em Paris.

Costa, Nuno Miguel (2008) *Mulheres de Bacalhoeiros: Sazonalidade e Género (1950-1974)*, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Departamento de História, Lisboa.

Cunha, Tiago Pitta (2011) *Portugal e o Mar - À redescoberta da Geografia*, Ensaios da Fundação, Fundação Francisco Manuel dos Santos, Lisboa.

Decreto-lei nº 13/1985 de 6 de Julho

Decreto-lei nº 107/2001 de 8 de Setembro

Dias, J. Ferreira; Filipe, J. Cruz; Guia, Fernanda; Menezes, Rui; Guerreiro, Vivelinda (2001) A saga do "fiel amigo": as indústrias portuguesas do bacalhau, *Global Economics and Management*, nº 1, p. 1-11.

Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016), 2013

Fernandes, Mário Gonçalves (1992) Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926), *Revista da Faculdade de Letras – Geografia I Série*, vol. VIII, p. 65-162, Porto.

Fernandes, Mário (1995) *Viana do Castelo. A consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Faculdade de Letras de Lisboa, Edições Colibri, Lisboa.

Garrido, Álvaro (2001) *A Pesca do Bacalhau: História e Memória*, Lisboa, Editorial Notícias

Garrido, Álvaro (2004) *Estado Novo e a Campanha do Bacalhau*, Lisboa, Circulo de Leitores.

Garrido, Álvaro (2006) *Economia e política das pescas portuguesas: ciência, direito e diplomacia nas pescarias do bacalhau (1945-1974)*, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa.

Garrido, Álvares; Lebre, Ângelo (2007) *Museu Marítimo de Ílhavo: um museu com história*, Âncora Editora e Câmara Municipal de Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo, Aveiro.

Garrido, Álvaro; Lebre, Ângelo (2008) Portugal no mar: Homens que foram ao bacalhau, Campo das Letras, Porto.

Gonçalves, Lisbeth Rebollo (2004) *Entre cenografias: o museu e a exposição de arte no século XX*, Edição Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Henriques, Ana Carolina (2010) *No princípio estava o Mar. Peniche: O património cultural, o turismo e o mar*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra.

ICOM - Conselho Internacional de Museus - <http://icom.museum/la-vision/definicion-del-museo/L/1/>, 2012.

Lugar do Real: Arquivo de Manuel da Fonte; Arquivo Municipal de Viana do Castelo; Arquivo Fundação Gil Eannes; Foto Mar - <http://lugardoreal.com/>, 2013.

Lei-quadro dos Museus Portugueses, n° 47/2004 de 19 de Agosto

Lema, Paula Bordalo; Rebelo, Fernando (1996) *Geografia de Portugal. Meio Físico e Recursos Naturais*, Universidade Aberta, Lisboa.

Lúcio, Ana Rita. (2011) O advogado do mar. *Cx A revista da Caixa*, N° 5, pp. 25-29.

Machado, Ana Maria; Fernandes, António; Dias, José; Duarte, Maria (1987) *Viana- O Mar e o Porto. Contributos para o estudo da história*, Núcleo de Estágio de História e Ciências Sociais da Universidade do Minho, Junta Autónoma dos Portos do Norte, Viana do Castelo.

Marques, Isabel da Costa (2010) *O Museu como Sistema de Informação*, Universidade do Porto, Faculdade de Letras.

Marques, A. H. de Oliveira (1976) *História de Portugal*, 6ª ed., Palas, Lisboa.

Marques, Francisco; Lopes, Ana Maria (1996), *Faina Maior: A pesca do bacalhau nos mares da Terra Nova*, Quetzal, Lisboa.

Matias, Nuno Vieira (2009) *A “Clusterização” da Economia Marítima, Nação e Defesa*, Nº 122, 4ª série, pp. 9-23.

Matias, Nuno Vieira; Moreira, Adriano; Martins, Rolando Borges (2010) *Políticas públicas do mar: para um novo conceito estratégico nacional*, 1ª ed. Esfera do Caos, Lisboa.

Medeiros, Carlos Alberto (2005) *Geografia de Portugal*, vol. II e III, Círculo de Leitores, Lisboa.

Meira, Gonçalo Fagundes, Pereira, José Esteves; Abreu, A. Alberto; Baptista, Ivone; Moreira, Rafael (1995) *Viana e o Mar*, Edições Asa, Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo

Meneses, Avelino de Freitas (2006), *Portugal é o mar*, Conferência proferida no Palácio dos Capitães-Generais em Angra do Heroísmo, na Sessão Solene Comemorativa de Portugal.

Monteiro, Nuno (2011) *A economia do mar e a segurança marítima*, Centro de Investigação Naval, Escola Naval, Lisboa.

Moreira, Manuel António (1995) *Os mareantes de Viana do Castelo e a Construção da Atlantidade*, Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo.

Moutinho, Mário, 1985, *História da Pesca do Bacalhau: Por uma Antropologia do “Fiel Amigo”*, Lisboa, Editorial Estampa.

Peralta, Elsa (2003) O mar por tradição: o património e a construção das imagens do turismo, *Horizontes Antropológicos*, nº 20, Porto Alegre, Universidade Técnica de Lisboa: Lisboa, pp. 83-96.

Peralta, Elsa (2006) *Portugal e o mar: significações culturais e discursos identitários*, in Garrido, Álvaro, A economia Marítima Existe, Âncora Editora, Colecção Novos Mares, p. 173-184.

Pereira, Dionísio (2009) Una visión estratégica del patrimonio marítimo:comparativa entre Catalunya, Euskadi y Galicia, Itsas Memoria, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 6, Untzi Museoa-Musei Naval, Donostia-San Sebastián.

Queirós, Margarida (2011) *Ordenamento do espaço e actividades marítimas no contexto dos instrumentos de gestão territorial. Oportunidades e ameaças*, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Universidade de Lisboa, p. 1-19, Lisboa.

Querol, Maria (2009) A função social do Património Marítimo Português, *Cadernos de Sociomuseologia*, do Centro de Estudos de Sociomuseologia, nº 35.

Reis, António Matos (1991) *Viana, A cidade através do tempo*, Encontro de Municípios com Centro Histórico (Tomar) e Ciclo De Conferências “Viana cultural e artística” (Viana do Castelo), Viana do Castelo, p. 13-30.

Santos, Rosária (2008) “Espaços de Memória em Mação, construção socialmente participada de perspectivas da Cultura Material”, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

Sena, Tatiana (2011) *O velho, o mar e a saudade: Literatura, identidade e grandes navegações na memória cultural portuguesa*, Anais do XXII Congresso Internacional da ABRAPLIP, Universidade Federal da Bahia, Brasil.

Sidaway, James (2007) As ‘lágrimas’ de Portugal: império, identidade, ‘raça’ e destino nas narrativas geopolíticas portuguesas, in Pimenta, J. R.; Sarmiento, J.; Azevedo, A.F. (eds.), *Geografias Pós Coloniais*, Figueirinhas, pp. 143-192, Porto.

Simões, Jorge (2007) *Heróis do Mar: Viagem à pesca do bacalhau*, 1ª ed., Caleidoscópio, Lisboa.

Sobral, José Manuel (2011) *Alimentação, comensalidade e cultura: o bacalhau e os portugueses, XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais*, Universidade Federal da Bahia, Salvador, Brasil.

Strelczenia, Marisa (2001) "Fotografía y memoria: la escena ausente". *Ojos Cruelles, Fotografía y sociedad* nº 1, Facultad de Ciencias Sociales UBA, Buenos Aires, p. 1-8 .

Tavares, José A. Vilas Boas (2011) *A cultura do mar em Portugal. Renovação*, Comunicação apresentada na Academia de Marinha, 4 de outubro.

UNESCO - Convenção para a salvaguarda do património cultural imaterial, 17/10/2003, p. 1-21.

Villers, Alan (2005) *A Campanha do Argus*, Editora Cavalo de Ferro, Lisboa.

### **Sites:**

Casa Museu Pescador da Nazaré - <http://www.cm-nazare.pt/CustomPages/ShowPage.aspx?pageid=a7989480-ec3f-40c2-9804-c9a480b05f65>, 2013.

Ecomuseu Municipal do Seixal - [http://www2.cm-seixal.pt/pls/decomuseu/ecom\\_hpage](http://www2.cm-seixal.pt/pls/decomuseu/ecom_hpage), 2013.

Junta de Freguesia de Monserrate - [www.jf-monserrate.com](http://www.jf-monserrate.com), 2013.

Musée National de la Marine - <http://www.musee-marine.fr>, 2013.

Museu Etnográfico da Praia de Mira - [http://www.cm-mira.pt/www//Templates/GenericDetails.aspx?id\\_object=2674&divName=912s1023&id\\_class=1023](http://www.cm-mira.pt/www//Templates/GenericDetails.aspx?id_object=2674&divName=912s1023&id_class=1023), 2012/13.

Museu da Marinha - <http://museu.marinha.pt/pt/Paginas/default.aspx>, 2013.

Museu do Mar Rei D. Carlos - <http://www.cm-cascais.pt/museumar/>, 2013.

Museu Marítimo de Ílhavo - <http://www.museumaritime.cm-ilhavo.pt/>, 2013.

National Maritime Museum - <http://www.rmg.co.uk/national-maritime-museum/>, 2013.

Navio Hospital Gil Eannes - <http://www.fundacaogileannes.pt/engine.php?cat=54>, 2012/13.

Navio Museu Santo André - <http://www.museumaritime.cm-ilhavo.pt/pages/33>, 2012/13.

Núcleo Museológico do Mar - <http://www.figueiradigital.com/?zona=80&mid=2>, 2012/13.

Núcleo Museológico do Sal - <http://www.figueiradigital.com/?zona=90&mid=2>, 2013).

Osaka Maritime Museum - [http://www.arup.com/\\_assets/\\_download/download39.pdf](http://www.arup.com/_assets/_download/download39.pdf), 2013.

## **Anexos**

### **Anexo I – Categorias Patrimoniais**

Este anexo apresenta a breve sistematização das categorias de bens culturais associadas ao património marítimo, realizado por Pereira (2009), que como se poderá observar incorpora elementos do património arquitectónico, património industrial, etnográfico, fluvial, subaquático, documental, entre outros. Optou-se por apresentar esta lista no original galego, pois uma tradução requeria a colaboración de un linguista profesional.

#### **Cultura material:**

##### **BENS CULTURAIS IMÓVEIS:**

- Saiñas, alfólís e casetos do sal
- Arquitectura industrial (almacéns de salga e vivendas anexas, fábricas de conserva, factorías baleeiras, telleiras, caleiras, fábricas de curtumes...)
- Asentamentos costeiros e fachadas marítimas das cidades e vilas do litoral
- Arquitectura popular: – Vivenda mariñeira; – Construcións adxectivas (tendais ou tendedeiros, cabrias, loxes, albóios e pías para encascar, pías comunais para trocear casca, lavadoiros de redes, secadoiros de peixe, cañeiras para o argazo ou balumada, casetos para diversos usos, muros de contención...); – Muíños de maré.
- Elementos de paso (sendas costeiras, pasos ou pasais...)
- Valados das agras costeiras
- Estaleiros, varadoiros e pendellos de carpintería de ribeira
- Espazos de acuicultura (ostreiras, cetáceas, viveiros...)
- Pesqueiras ou comboas
- Arquitectura portuaria (portos, peiraos, diques, dársenas, embarcadoiros, rampas de varada, espigóns...)
- Outras construcións portuárias (almacéns, lonxas, cargadoiros de mineral, chavolos, guindastes, depósitos auga...)
- Malecóns
- Edifícios urbanos vencellados ás actividades marítimas (Pescaderías, Aduanas, edificios de Confrarías ou Pósitos de Pescadores, Balnearios e Casas de Baño...)

- Faros, semáforos e sinais diversas (luces, farois, sinais de milla...)
- Estacións de Salvamento e Socorrismo
- Casas de Prácticos
- Lazaretos
- Arquitectura militar (castelos, Arsenal, diques, torres, murallas marítimas, baterías, fortins, cuarteis...)
- Arquitectura relixiosa (santuarios com devoción mariñeira, ermidas...)
- Cemiterios mariños
- Espazos de vixiancia (atalaias, fachos, vixías, garitas, torreóns...)
- Espazos de sociabilidade das comunidades de xentes do mar
- Espazos forestais reservados á construción naval (Devesas do Rei)

### **BENS CULTURAIS MÓVEIS:**

- Artes de pesca e marisqueo
- Trebellos de pesca e marisqueo (a fl ote, mergullo...)
- Trebellos de cabotaxe e actividades marítimas diversas
- Instrumental de navegación
- Elementos e útiles de comunicación
- Vestimenta e calzado
- Cestería
- Tonelería
- Embarcacións: Pesca, marisqueo e acuicultura; Cabotaxe e transporte de ría (viaxeiros, mercadorías...); Transporte alto mar; Deportivas e lecer; Mariña de Guerra; Servizo de porto; Dragas e barcazas; Barcos escola; Barcos alxibe; Salvamento; Cableros; Auxiliares; Barcos de río (pesca, recreo, transporte, pasaxe...); Barcos históricos; Submarinos.
- Pecios (embarcacións e obxectos que transportaban)
- Bateas
- Utillaxe das bateas
- Ferramenta das carpinterías de ribeira, velarías e cordoerías
- Ferramenta dos toneleiros
- Maquinaria e utillaxe dos estaleiros
- Utillaxe das atadeiras e redeiras
- Trebellos para pañar argazo

- Utillaxe empregado nos almacéns de salgazón
- Utillaxe e maquinaria das fábricas de conserva
- Utillaxe das actividades de salvamento (a flote, mergullo,..)
- Utillaxe empregado na recollida do piche
- Maquinaria e utillaxe portuario (pequenos guindastes, carretillas...)
- Maquinaria e utillaxe empregado na limpeza, empaque e transporte de peixe
- Boias
- Mecanismos de varada (chigres, rodos...)
- Mobiliario dos Balnearios e Casas de Baño
- Representacións audiovisuais diversas: Cadros, gravados e deseños; Fotografías; Maquetas e xoguetes; Diaporamas; Cinema, vídeo e TV; Discografía e gravacións diversas
- Cartografía, derroteiros e cadernos de a bordo
- Documentación diversa: Fretes e contratos; Planos de embarcacións; Contabilidade de casas armadoras, estaleiros e diversos establecementos industriais e comerciais; Estatísticas portuarias; Regulamentos e documentación de Confrarías, Gremios, Pósitos, asociacións mariñeiras (patronais ou de clase), e outras entidades relacionadas co mar; Patrimonio documental da Armada referido a Galiza; Marcas de pesca; Bibliotecas e arquivos pertencentes a axentes sociais vencellados ás actividades marítimas; Memorias escritas por persoas vencelladas ás actividades marítimas
- Prensa e publicacións de temática marítima
- Bibliografía marítima
- Iconografía mariñeira: Petróglifos; Exvotos; Imaxes relixiosas; Cruces de afogados; Altos e baixos relevos; Esculturas e tallas; Decoración das embarcacións; Decoración dos inmobles; Elementos decorativos diversos; Marcas de familia; Maios de barcos;
- Litografías impresas nas latas de conserva
- Publicidade diversa (cartelería, folletos, formularios, spots, cuñas de radio...)

### **Cultura imaterial:**

#### **BENS CULTURAIS IMATERIAIS**

- Tradição oral (romanceiro, contos, lendas refráns, adiviñas, cancionero...)
- Folclore (danzas, representacións...)

- Sistemas de reparto
- Unidades de medida
- Toponimia costeira e hidrotponimia (de superficie e subacuática)
- Falas
- Técnicas de traballo: Pesca, marisqueo e acuicultura; Pequeno e grande cabotaxe; Actividades de conservación, transformación e transporte de peixe, marisco e algas; Confección e reparación de aparellos e utillaxe; Construción naval (carpintería, velaría, metalurxia, cordoería e cabullería...); Navegación; Mergullo; Estiba e desestiba; Servizo de porto; Vixiancia e sinalización; Salvamento e socorrismo; Varada; Recollida de piche; Artesanato vario (cestería, roupa de augas, tonelería, zoqueiros...); Maquetismo
- Hábitos das xentes do mar (vida cotiá, xogos, sociabilidade...)
- Gastronomía
- Ritos e crenzas (mitoloxía, simboloxía, relixiosidade...)
- Festas e celebracións (regatas, procesións marítimas...)
- Sistemas de reprodución de coñecementos (planes de estudos de escolas pesqueiras, náuticas, construción naval, mergullo...)
- Asociacionismo mariñeiro e naval: Gremios; Confrarías de pescadores; Agrupacións mariñeiras (para o traballo colectivo, de defensa, benéficas, socorros, etc.) e de mariscadores; Colectivos de armadores e navieiros; Sindicatos (pescadores, mariñeiros, estibadores, traballadores/as do porto, da conserva e salgado...); Asociacións de fabricantes de conserva e salgazón; Agrupacións de construtores navais; Clubs náuticos e desportivos; Sociedades de Salvamento; Mutuas de Seguros Navais.
- Ciencias do mar (historia, etnografía, antropoloxía, lingüística, bioloxía...)
- Intercambios con outras culturas marítimas
- Protección do medio mariño
- Construción da paisaxe do litoral

## **Anexo II – Lista de instituições nacionais sobre o património em Portugal, segundo Querol (2005)**

### GRUPO 1

Instituições museológicas cujo principal objeto de estudio y divulgación es el patrimonio náutico, naval y/o marítimo.

1. Museu Navio-Hospital Gil Eannes
2. Museu Municipal de Etnografia e História, Póvoa de Varzim
3. Museu da Construção Naval, Vila do Conde
4. Estação Litoral da Aguda “ELA”, Vila Nova de Gaia
5. Museu Marítimo de Ílhavo
6. Núcleo do Museu de Marinha, Portugal dos Pequeninos, Sta. Clara, Coimbra
7. Núcleo Museológico do Mar, Buarcos, Figueira da Foz
8. Núcleo Museológico do Sal, Armazens de Lavos, Figueira da Foz
9. Museu dos Rios e das Artes Marítimas, Constância
10. Museu Etnográfico e Arqueológico Dr. Joaquim Manso, Nazaré
11. Casa Museu do Pescador da Nazaré, Nazaré
12. Planeta Agua, Nazaré
13. Museo do Mar-Rei D. Carlos, Cascais
14. Museo de Marinha, Lisboa
15. Museu da Vida Submarina e da História Submarina, Lisboa
16. Projecto Palhota Viva, Palhota, Cartaxo
17. Núcleo Naval, Museu da Cidade, Almada
18. Núcleo museológico de la Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense (SCUPA), Montijo
19. Museu Oceanográfico Prof. Luiz Saldanha, Portinho da Arrábida, Setúbal
20. Museu do Mar, Museu Municipal, Sesimbra
21. Museu do Mar e da Terra, Carrapateira
22. Museu Temático dos Descobrimentos, Sagres
23. Museu Marítimo Almirante Ramalho Ortigão, Faro. (temporalmente cerrado debido a obras de rehabilitación)
24. Museu do Mar, da Industria Conserveira e da Ria Formosa, Olhão, (en fase de estudio prévio)
25. Museu do Polvo, Santa Lucía, Tavira, (en fase de estudio previo)

26. Núcleo Museológico, Hotel Alvacora, Arraial Ferreira Neto, Tavira
27. Museu do Rio, Alcoutim
28. Museu Regional do Algarve, Centro de Interpretação do Território, Faro
29. Museu Marítimo, Funchal
30. Museu da Baleia, Caniçal, Madeira
31. Casa Colombo, Museu de Porto Santo, Madeira
32. Museu do Pico, Açores, formado por: Museu dos Baleeiros; Museu da Indústria Baleeira.
33. Museu Scrimshaw, Faial, Açores.

#### GRUPO 2:

Instituciones museológicas con sección, área o núcleo de patrimonio náutico, naval y/o marítimo.

34. Museu Municipal de Caminha
35. Museu Municipal de Vila Praia de Âncora
36. Museu da Freguesia de Carreço
37. Museu Municipal de Viana do Castelo
38. Museu Municipal de Esposende
39. Museu Paroquial de Lavra, Matosinhos
40. Museu Municipal de Penafiel
41. Museu Casa do Assento, Felgueiras
42. Museu de Ovar
43. Museu Etnográfico da Murtosa
44. Núcleo Museológico do Requeixo, Sant´ana do Requeixo, Aveiro
45. Museu de São Pedro da Palhaça, Oliveira do Bairro
46. Museu Etnográfico da Praia de Mira, Mira
47. Sede do Grupo Folclórico da Região de Arganil
48. Museu do Campo de Lacam, Montemor o Velho
49. Museu Municipal Dr. João Calado Rodrigues, Mação
50. Museu Municipal de Peniche
51. Museu da Escola Primária de Veiros
52. Museu Municipal de Vila Franca de Xira – Dr. Vidal Baptista

53. Museo de Alhandra Casa Dr. Sousa Martins
54. Museu da Cidade, Lisboa
55. Museu de Arte Popular, Lisboa. (cerrado para reforma)
56. Museu Nacional de Etnologia, Lisboa
57. Museu de Arqueologia e Etnografia, Setúbal
58. Museu do Trabalho Michel Giacometti, Setúbal
59. Casa do Corpo Santo, Cofraria dos Navegantes, Armadores y Pescadores de Setúbal
60. Núcleo Naval, Ecomuseu do Seixal
61. Museu Municipal, Alcochete
62. Museu Municipal, Montijo
63. Museu de Arqueologia e Etnografia de Sines
64. Ecomuseu do Guadiana, Mértola
65. Museu Municipal de Aljezur
66. Museu Municipal de Lagos, Museu Dr. José Formosinho, Lagos
67. Museu Municipal de Portimão
68. Museo da Santa Casa da Misericórdia de Alvor, Portimão
69. Museu e Biblioteca da Junta de Freguesia de Estombar, Lagoa
70. Museu Municipal de Olhão
71. Parque Natural da Ria Formosa, Olhão
72. Museo Municipal de Tavira
73. Centro de Educação Ambiental, Tavira
74. Museu Etnográfico da Madeira, Ribeira Brava, Madeira
75. Museu de Angra do Heroísmo, Açores
76. Museu das Flores, Santa Cruz das Flores, Açores
77. Museu da Graciosa, Santa Cruz da Graciosa, Açores
78. Museu da Horta, Açores
79. Museu Municipal de Vila Franca do Campo, São Miguel, Açores
80. Museo Carlos Machado, Ponta Delgada, São Miguel, Açores
81. Núcleo Museológico da Comunidade Piscatória da Freguesia de Mosteiros, São Miguel, Açores
82. Museu de São Jorge, Açores

### GRUPO 3

Instituciones de otra naturaleza que investigan, divulgan o trabajan con el mar, en el mar o para el mar.

1. Centro Interdisciplinar de Investigação da Marinha Ambiental, CIIMAR, Porto.
2. Comissão de Coordenação da Região Norte. (projecto de Coordenação e Mobilização do Grupo de Transportes Marítimos das Regiões do Arco Atlântico)
3. Institute Marine Research, Universidad de Coimbra.
4. Centro de Estudos do Mar e das Navegações Luís de Albuquerque (CEMAR), Figueira da Foz.
5. Escola Superior de Tecnologia do Mar de Peniche, (ESTM).
6. Arquivo-Museu Santa Casa da Misericórdia de Ericeira.
7. Laboratório Marítimo da Guia, Imar, Cascais.
8. Instituto de Tecnologias Nauticas (ITN) Paço de Arcos.
9. Escola Nautica Infante D. Henrique, Paço de Arcos.
10. Marinha, Direcção de Faróis, Paço de Arcos. (hace ya muchos años que tiene intención de crear un Museu dos Faróis.)
11. Instituto de Socorros a Náufragos, Paço de Arcos.
11. Escola de Pesca e da Marinha de Comércio, Pedrouços.
12. Academia de Marinha, Lisboa.
13. Instituto da Água, Lisboa.
14. Instituto da Meteorologia, Lisboa.
15. Instituto de Tecnologias Nauticas, Lisboa.
16. Instituto de Investigação das Pescas e do Mar, INIAP (antigo IPIMAR), Lisboa.
17. Centro de Ambiente e Tecnologia Marítimos, MARETEC, Lisboa.
18. Centro Português de Actividades Subaquáticas (CPAS), Lisboa.
19. Centro Nacional de Arqueologia Subaquática, Lisboa.
20. Aquário Vasco da Gama, Lisboa.
21. Oceanário, Lisboa.
22. Planetário Calouste Gulbenkian, Lisboa.
23. Comissão Cultural da Marinha, Lisboa.
24. Biblioteca Central da Marinha, Lisboa.
25. Comissão Oceanográfica Intersectorial, Lisboa.

26. Instituto Hidrográfico, Lisboa.
27. Sociedade de Geografia, Lisboa.
28. Instituto de Oceanografia da Faculdade de Ciências de la Universidad, Lisboa.
29. Centro de Estudos do Mar, UAL, Liboa.
30. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias (Licenciatura em Ciências do Mar), Lisboa.
31. Faculdade de Ciências, Universidad de Lisboa.
32. Instituto Nacional de Investigação Agrária e das Pescas, INIAP, Lisboa.
33. Laboratorio de Ciências do Mar, CIEMAR, Sines.
34. Faculdade de Ciências do Mar e do Ambiente, Universidad del Algarve.
35. Centro de Educação Ambiental de Marim, Parque Natural da Ria Formosa, Olhão.
36. Departamento de Oceanografia e Pescas, Universidad de los Açores.
37. Centro do Mar, Faial, Açores.
38. Instituto dos Portos e Transportes Marítimos (IPTM),

#### GRUPO 4

Asociaciones, sociedades y clubs relacionados con la defensa del mar, las actividades con él relacionadas y el patrimonio marítimo, que poseen embarcaciones tradicionales originales restauradas o reproducciones basadas en modelos originales, encontrándose la mayoría en funcionamiento.

1. Clube Fluvial Vilacondense.
2. Associação de Ex-Marinheiros da Armada, Vila do Conde.
3. COREMA, Associação de Defesa do Património, Lanhelas.
4. Barcos do Norte, Associação para a Preservação, Defesa e Estudo do Património Marítimo, Meadela.
5. Associação Cívica para a Defesa do Mar, Viana do Castelo.
6. Clube de Vela, Viana do Castelo.
7. Centro de Estudos Regionais, (CER) Viana do Castelo.
8. Forum Esposende.
9. Nautica Desportiva Ovarense, Ovar.
10. Amiria-Ass. dos Amigos da Ria e do Barco Moliceiro, Murtosa.

11. Associação da Ria de Aveiro dos Moliceiros, Aveiro.
12. Associação de Produtores de Sal, Paião, Figueira da Foz.
13. Associação Sal do Mondego, Junta de Freguesia de Lavos, Figueira da Foz. Poseen un Batel do Sal o embarcación tradicional, que es una reproducción fiel realizada a partir de documentos originales de esta tipo de embarcaciones. Normalmente se encuentra anclada en el puerto de Vilaverde y se utiliza para actividades turísticas, lúdicas y de divulgación del patrimonio marítimo local.
14. Câmara Municipal, Vila Franca de Xira.
15. Associação Naval Sarilhense, Moita.
16. Centro Nautico Moitense, Moita.
17. Associação Naval Alhosvedrense “Os Amigos do Mar”, Moita.
18. Câmara Municipal de Cascais, en colaboración con el Clube Naval de Cascais, poseen un Galeote do Sal, actualmente restaurado que responde al nombre de “Estou para ver”.
19. Associação de Treino no Mar Aporvela. Es propietaria del “Creoula” un navío que se utiliza para los entrenamientos en el mar.
20. Câmara Municipal, Moita.
21. Câmara Municipal, Seixal.
22. Câmara Municipal, Alcochete.
23. Câmara Municipal, Barreiro.
24. Câmara Municipal, Olhão. Es propietaria de un caíque el “Bom Sucesso” que se encuentra normalmente anclado junto al mercado municipal.

#### GRUPO 5

Asociaciones, sociedades y clubes relacionados con la defensa del mar, las actividades con él relacionadas y el patrimonio marítimo.

1. Associação Mútua Livre Financeira dos Armadores da Pesca Geral do Centro.
2. Sindicato dos Trabalhadores da Pesca do Centro.
3. Aporvela-Ass. Portuguesa de Treino de Vela, Lisboa.
4. Mútua dos Pescadores, Lisboa.
5. SESIBAL O.P., Setúbal.
6. SCUPA- Sociedade Cooperativa União Piscatória Aldegalense, Montijo.
7. Associação Marítima Açoreana (IPSS).



3.8.2. Eram caras?

3.9. Como era a vida nas campanhas?

3.10. Como era a alimentação? Comiam bacalhau?

---

#### **4. Família:**

---

4.1. Como era a comunicação com a família?

---

#### **5. Chegada a casa:**

---

5.1. Chegavam a Viana ou a outro porto? Como era a chegada?

5.2. Onde era o porto de Viana?

5.2.1. Como era o porto?

5.3. Havia algum festejo?

5.4. Havia alguma personalidade pública a recebê-los? (alguém do estado?)

5.4.1. Havia notícias no jornal, sobre a chegada dos barcos?

---

#### **6. Espaços em viana:**

---

6.1. O que faziam após a chegada a casa?

6.2. Que lugares de Viana ocupavam?

6.3. Que faziam no tempo livre, no tempo morto?

6.4. Que memórias tem de Viana naqueles tempos?

6.5. Que espaços estavam relacionados com o bacalhau?

---

#### **7. Recordações:**

---

7.1. Que recordações materiais restam dessas memórias? (fotografias/objectos)

---

#### **8. E depois da pesca do bacalhau?**

---

8.1. Que fez depois da pesca do bacalhau ter terminado?