

mário moutinho

HISTÓRIA DA PESCA DO BACALHAU

por uma antropologia do "fiel amigo"

IMPONENTE RECEPÇÃO!

Os barcos portugueses têm regressado da Terra Nova
carregados de bacalhau de primeira qualidade.

(DOS JORNAIS)



À sua chegada, Sua Excelência o Fiel Amigo tem sido estu-
siasticamente festejado pelos seus numerosos admiradores...

imprensa universitária

editorial estampa

HISTÓRIA
DA
PESCA DO BACALHAU

IMPrensa UNIVERSITÁRIA
N.º 40

MÁRIO MOUTINHO

HISTÓRIA DA PESCA DO BACALHAU

por uma antropologia do «Fiel Amigo»

1985
Editorial Estampa
Lisboa

Ilustração da capa:

Caricatura publicada no jornal *Os Ridículos*, 17-9-1941

Capa de

Soares Rocha

Copyright

Mário Moutinho

Editorial Estampa, Lda., Lisboa, 1985

para a língua portuguesa

ÍNDICE GERAL

<i>Preâmbulo</i>	11
-------------------------	----

CAPÍTULO I

Das origens até 1901

1—Relações de Portugal com o Atlântico Norte	15
2—Primeiras épocas de pesca na Terra Nova	19
3—O relançar da indústria no século XIX	24
4—O monopólio 1886-1901	29

CAPÍTULO II

A época heróica

1—O desenvolvimento da indústria	37
2—Condições de trabalho	48
a) Recrutamento e salários	48
b) Os bancos da Terra Nova e a navegação	53
c) A faina da pesca	58
d) A assistência nos bancos	62

CAPÍTULO III

A pesca do bacalhau durante o Estado Novo

1—Diagnóstico da crise na indústria bacalhoeira até 1934	69
2—Organização corporativa da indústria bacalhoeira	80
3—Reorganização da frota 1938/1943	89
4—A derrocada	115
5—As condições de trabalho	127

CAPÍTULO IV

O bacalhau na alimentação do povo português

1 — O consumo de bacalhau: produção e importação ...	149
2 — Formas de distribuição e classificação	158
3 — Condições sanitárias de consumo	167
4 — O significado do bacalhau na alimentação	178

CAPÍTULO V

<i>O mito do bacalhau</i>	185
Epílogo	199
Glossário referente à pesca do bacalhau	205
Bibliografia	211
Índices	221

«Antigamente era terrível... aquilo não era bacalhau... era uma escravidão... era uma escravidão das maiores escravidões... lá nesse tempo...»

José Tróia, 3/12/81, Aveiro

PREÂMBULO

A bem dizer, a pequena história deste livro começou no princípio da década de 70. Nessa altura preparava um trabalho de antropologia sobre os Lapões no Centro de Estudos Árticos em Paris e por várias vezes o director do Centro me chamou a atenção para a necessidade de ser feito um estudo de conjunto sobre a pesca do bacalhau nos mares gelados do Ártico, pelos portugueses.

Os anos passaram, a ideia ficou, mas... só o trabalho sobre os Lapões foi levado a cabo.

Depois quando passava em frente do «Palácio do Bacalhau» em Alcântara, olhando os baixo-relevos colocados no alto do edifício, à «glória-desta-faina», a minha curiosidade ia aumentando.

Do bacalhau nada sabia, senão o gosto e a bênção dos veleiros em frente aos Jerónimos — Ministros, cardeais, pescadores de bota alta e camisa axadrezada.

Mas, quem eram os pescadores? Como pescavam? Porquê? O que haveria por detrás do «fiel amigo»? A minha volta também ninguém sabia verdadeiramente. Nas livrarias era assunto praticamente inexistente.

Assim, um dia fui até Aveiro com a ideia de «espreitar» nesse mundo. Pela palavra de José Tróia, pescador no Ártico já nos anos 20, num instante me apercebi que esse mundo era de facto digno de uma saga, tal um capítulo esquecido dos descobrimentos portugueses. Uma rota da Índia ou de África, donde não veio nem ouro, nem escravos, nem canela, apenas um peixe achatado, sem cabeça e amarelento — «O pão dos portugueses».

Espreitar não chegava.

Comecei então um inquérito junto dos antigos pescadores, dos que viviam nos dórís e nos arrastões, capitães e pessoas ligadas à pesca. Entre estes, cito os nomes de José Inácio, Manuel da Ora e Manuel Francisco Chagas — da Fuzeta; José Tróia, João Ferreira da Costa, Capitão San Marcos e Capitão José Vaz Mano — de Aveiro. A eles devo o ter podido «entrar» um pouco nesse mundo, se é que é possível a alguém do exterior falar de «entrar».

O trabalho que agora apresento está longe de pretender dar conta de toda a antropologia e história da pesca do bacalhau. Muitos capítulos haveria que juntar.

Este livro é pois, de certa forma, o ponto sobre aquilo que pude averiguar até à data.

Resta-me ainda agradecer a todas as outras pessoas, que ao longo da minha pesquisa, de uma forma ou outra me ajudaram e encorajaram a levar a bom termo este projecto e, em particular, ao Dr. Azevedo Roque da Biblioteca da Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau.

S. João do Estoril, Maio de 1983.

CAPÍTULO 1

DAS ORIGENS ATÉ 1901

1 — Relações de Portugal com o Atlântico Norte

Não é provável que um dia se possa vir a estabelecer a época em que os portugueses iniciaram a pesca do bacalhau. A falta de documentos parece ser insuplantável. O mais antigo texto referente a pescas portuguesas em águas do Atlântico Norte é a nosso conhecimento o tratado estabelecido em 1353 entre Pedro I de Portugal e Eduardo II de Inglaterra. Aí se estipulava que os pescadores portugueses de Lisboa e Porto ficavam autorizados a exercer a pesca nas costas da Inglaterra por um período de 50 anos.

Como era frequente nestas épocas, este tratado formalizava actividades que lhe eram anteriores, mas quanto tempo, não se sabe. Alguns factos levam-nos, porém, a pensar que a pesca praticada por portugueses no Atlântico Norte seria bastante anterior aos meados do século XIV.

Pensemos por exemplo, que desde o século X, os escandinavos vinham buscar sal às costas de Portugal e em particular a Setúbal. Este sal, desde o tempo pelo menos da ocupação romana, já era utilizado na salga do peixe, como por exemplo atestam as instalações apropriadas para este fim ainda hoje visíveis em Tróia.

Ora este comércio de sal era bastante activo, a julgar pela importância das pescarias no Atlântico Norte e no Mar Báltico. Aliás, se o peixe podia ser conservado por meio deste produto, o mesmo se passava com a carne e com a manteiga, que nessas épocas eram quase sistematicamente salgadas. Só mais tarde é que as salinas portuguesas deixaram de ter um papel preponderante no fornecimento de sal à Europa do

Norte, quando foram abertas a este comércio as salinas da Flândria.

Também nesta época, no Norte de Portugal existiam salinas, como por exemplo na área de Fão, mais exactamente entre Fão e a freguesia de Marinhas. Da sua importância nos apercebemos, se pensarmos que D. Afonso Henriques já tinha legislado sobre elas, concedendo o dízimo aos Frades do Convento de N. S. da Atalaia. A exportação deste sal seria feita pelo porto de Fão que formava um excelente abrigo natural ⁽¹⁾.

Um outro facto que permite relacionar estas salinas com o comércio com a Escandinávia, deve ser citado. Referimo-nos aos abrigos para barcos existentes nessa costa, alguns dos quais existem ainda no lugar de Pedrinhas. Referenciados por Jorge Dias ⁽²⁾, estes abrigos apresentam uma forma oval típica das construções que os vikingues deixaram por todas as partes onde se instalaram. Se bem que Jorge Dias se oriente para uma interpretação, que liga a origem destas construções aos castros do Norte do país, também nos parece correcto admitir a possibilidade da origem nórdica destes abrigos, pois como dissemos, devemos tomar em consideração, por um lado, que esta área comerciava sal com o Norte da Europa e por outro lado, que o porto natural de Fão facilitava a aportagem de barcos.

Assim podemos admitir que esta área tinha um papel relevante no comércio internacional, e que as construções ovais fossem resultantes de uma longa presença de comerciantes, navegadores e pescadores escandinavos.

A mesma forma oval foi já estudada por alguns investigadores em vários pontos das rotas vikingues, e encontram-se analisadas em particular em Stenbergerm, «Forntida Gardar i island», trab. colect., Copenhaga, 1943; Roussel A., «Sandnes and the Neighbouring Farms» Medd. om Gronl. vol. 88, N.º 2, Copenhaga, 1936; Bruun, D., «Arkaelogiske Undersogelsen i Julianhaabs Distrikt», Medd. om Gronl. Vol. 16, Copenhaga, 1896. Mais recente, citemos a contribuição de Patrick Plumet onde são postas em paralelo várias construções ovais de origem vikingue. Alberto Sampaio ⁽³⁾ assinala que durante a primeira

⁽¹⁾ Larcher, J. N., 1946, p. 7.

⁽²⁾ Em particular num artigo de 1947, «Construções circulares no litoral português», publicado na revista *Trabalhos de Antropologia e de Etnologia*, vol. XI, Porto, 1947.

⁽³⁾ Sampaio, A., «As póvoas marítimas», in *Estudos Históricos e Económicos*, vol. I, Porto, 1923, p. 294 e seg.

metade do século XI já os normandos haviam entrado em relações amigáveis e de comércio com os habitantes do litoral de quem teriam recebido conhecimentos da navegação atlântica. Alguns termos da terminologia náutica de raiz germânica teriam sido introduzidos nessa época. Confirmando o texto de Alberto Sampaio, Jaime Cortesão acrescenta que na freguesia de S. Cristóvão de Rio Mau, concelho de Vila do Conde, a poucos quilómetros do litoral existe uma pequena igreja românica construída em meados do século XII, que tem esculpidos em 2 capitéis, barcos normandos^(*).

Evidentemente que estes factos por si só não nos permitem concluir determinantemente sobre a origem dos abrigos de barcos ovais no Norte do país. Eles são apenas um elemento, que reforça a ideia, de que na costa de Portugal, o contacto com gente do Norte da Europa era frequente, e que essa gente estava ligada à pesca do Atlântico Norte, pois procuravam nos nossos portos o sal que lhes era necessário para a conservação do produto das suas pescarias.

Estes dados permitem supor que a riqueza da pesca no Norte e consequente salga seriam conhecidas dos portugueses desde essas épocas mais remotas.

Daí o pretendermos que de algum modo os portugueses estiveram relacionados com essas pescarias bem antes do século XIV.

Não parece ser o bacalhau o peixe mais procurado então no Atlântico Norte. As preferências iam antes para o arenque. Mas se o habitat do bacalhau não mudou consideravelmente desde essa época, também é certo que esta espécie já então seria pescada nas costas da Noruega, Islândia e Groenlândia. Na época a que nos referimos, séculos X a XV, existia na Groenlândia uma colonização europeia que vinha ainda das expedições vikíngues. Não restam também hoje dúvidas que as costas do Labrador e da Terra Nova eram conhecidas dos vikíngues, e então denominadas por estes Helluland, Markland e Vinland.

Ora data do século XV o fim da colonização da Groenlândia, e consequentemente das relações marítimas, em particular com a Dinamarca.

Acontece porém que D. Henrique o Navegador estava sem dúvida ao corrente do conhecimento geral da navegação nessas paragens, pois em sua vida continuaram a desenvolver-se as relações entre as coroas portuguesa e dinamarquesa,

(*) Ver Cortesão, J., *Os Descobrimentos Portugueses*.

atestadas pelo casamento de uma sua prima com o rei Erik da Dinamarca.

As ligações entre a realeza portuguesa e dinamarquesa eram aliás bastante mais antigas. No século XII já uma filha de D. Sancho I casara com Valdemar II, rei da Dinamarca. Eduardo Brazão demonstrou largamente no seu trabalho «Os Corte Reaes e o Novo Mundo», Lisboa 1967, a persistência destas ligações, e defende também a ideia que em Portugal havia quem estivesse ao corrente das viagens no Atlântico Norte levadas a cabo pelos escandinavos. Nesta época o rei da Dinamarca enviou a D. Henrique Navegador um piloto dinamarquês chamado segundo Sofus Larsen — Wollert — por intervenção do Infante D. Pedro, irmão de D. Henrique. O nome Wollert aparece também por vezes sob outra forma; por exemplo Abelhart⁽⁵⁾, Vallart na crónica dos feitos da Guiné ou mesmo Ballarte nas Décadas da Ásia de João de Barros. Este piloto segundo Jaime Cortesão teria vindo a Portugal a fim de participar nas explorações do Atlântico Norte, zona então frequentada largamente pelos pescadores bascos, normandos e provavelmente portugueses.

Com efeito, segundo H. P. Biggar (*Les Précurseurs de Jacques* — Cartier Ottawa, 1913, p. XXI) a dízima mandada cobrar por D. Manuel em 1506 sobre as pescarias da Terra Nova teria servido a pagar as despesas das viagens dos Corte Reaes, o que significa que o volume de pesca proveniente dessas zonas era já bastante importante. Assim sendo, é de admitir que se tratava de uma pesca com pelo menos alguma tradição.

Quando os primeiros navegadores portugueses tomaram o rumo do Atlântico Norte, algo pois já deviam saber sobre o que iriam aí encontrar. Que procurassem a passagem para Oriente pelo Norte ou antigas colónias europeias, estes não faziam mais que tomar o lugar dos navegadores escandinavos e dos pescadores europeus. Lembremo-nos que o francês Nicolas de Lynn, por volta dos anos 1360, partiu da Noruega tendo chegado a uma terra onde existiam ruínas que testemunhavam uma anterior ocupação. Tratava-se provavelmente das costas da Groenlândia.

Também os Ingleses frequentavam o Atlântico Norte, estando relacionados com a pesca na Islândia e na Groenlândia. Num texto de 1432 era aliás estipulado que os Ingleses

(5) Villiers, A., 1951, p. 42.

deveriam ser proibidos de pescar nessas águas⁽⁶⁾. A frota de pesca de Bristol que anualmente se dirigia até à Islândia, à procura do bacalhau e de arenque, era a principal atingida por este texto, o que não quer dizer, aliás, que esta actividade tivesse cessado.

Pouco se sabe da viagem de Diogo de Teive em 1452 para lá dos Açores. Las Casas refere que Diogo de Teive partiu do Faial e que «eles navegaram para nordeste a tal distância que ficaram com o Cabo Clear a leste, num sítio onde encontraram ventos violentos e soprando do Oeste e simultaneamente o mar muito chão, que eles supuseram ser devido a proximidade de terra que os abrigaria do Poente: a qual terra eles não se decidiram a buscar porque estavam já em Agosto e receavam o Inverno»⁽⁷⁾. Neste texto de Las Casas, Alan Villiers nota um possível erro pois que este autor se queria referir a Noroeste e não a Nordeste pois «se Diogo de Teive e a sua gente se encontravam num mar chão, com vento a soprar de Oeste, e com o Cabo Clear da Irlanda para nascente então tinham de estar na Nova Escócia ou na Terra Nova»⁽⁸⁾. Assim Diogo Teive teria navegado também no Atlântico Norte.

Alguns anos depois, 1497, John Cabot chegou ao Labrador, mas sobre esta expedição também pouco se sabe com segurança, senão que teria viajado com marinheiros e pescadores de Bristol.

2 — Primeiras épocas de pesca na Terra Nova

A partir dos finais do século XV começamos a dispor de mais alguns elementos sobre a navegação e pesca no Atlântico Norte no que se refere a súbditos portugueses.

Os açorianos, João e Francisco Fernandes, assim como João Gonçalves, receberam em 1502 uma gratificação do rei de Inglaterra, o qual lhes tinha previamente solicitado para estabelecerem uma base algures entre a Groenlândia e Flórida⁽⁹⁾. Da mesma altura ou seja 1500 e 1501 datam as viagens de Gaspar Corte Real, ao Estreito de Davis, ao qual numerosos autores atribuem a descoberta da Terra Nova.

⁽⁶⁾ Kirwan, L. P., *Histoire des explorations polaires*, Paris, 1961, p. 12.

⁽⁷⁾ Villiers, A., 1951, p. 43.

⁽⁸⁾ *Idem*, p. 44.

⁽⁹⁾ *Idem*, p. 45.

Assim tanto a Gronelândia, como as costas do Labrador e Terra Nova, eram frequentadas e conhecidas por navegadores e sobretudo pescadores de várias nacionalidades e isto pelo menos desde o século X. O que assinalamos como importante na viagem de Gaspar Corte-Real foi o facto de a partir dela se ter elaborado o planisfério de Cantino pelo qual se divulgava um primeiro mapa menos fantasioso dessas regiões, permitindo assim que a navegação passasse a ser feita de uma forma mais segura. Por outro lado, o reconhecimento destas terras por um navegador português viria talvez contribuir para que uma parte da frota portuguesa que negociava e pescava nos mares de Inglaterra, decidisse a navegação agora mais frequentemente para oeste em busca de áreas mais ricas em pescado.

Com efeito data de 1506 o Alvará já referido do rei D. Manuel I pelo qual mandava cobrar a dízima do pescado da Terra Nova nos portos de entre Douro e Minho. Se bem que o porto de Aveiro não estivesse especificado neste Alvará, diz Marques Gomes⁽¹⁰⁾ que só neste porto, o imposto rendia então a soma de 4.000 réis.

Tal facto não é de admirar já que Aveiro sempre foi, pelo menos desde esta época, um dos principais portos bacalhoeiros do país.

Em 1504 havia mesmo na Terra Nova colónias de pescadores de Aveiro assim como de Viana do Minho⁽¹¹⁾.

É pouco provável que se tivesse organizado uma verdadeira frota bacalhoeira e instalado colónias de pescadores na Terra Nova em tão pouco tempo, ou seja entre 1501 e esse ano de 1506. A pesca nos Bancos já vinha certamente de tempos anteriores. Lembremos ainda que o pai de Gaspar, João Corte Real, tomou parte numa expedição aos mares do norte, mandada efectuar por Cristiano I, Rei da Dinamarca, a pedido do Rei de Portugal D. Afonso V.

Esta expedição comandada por Pinning e Pothorst, realizou-se por volta de 1470 e atingiu a Gronelândia e a «Terra do Bacalhau», tal é a opinião de Sofus Larsen expressa na sua importante obra *Dinamarca e Portugal no Século XVI*. Se a terra foi chamada «do Bacalhau» sem dúvida que a pesca já aí seria praticada antes.

Parece-nos pois necessário distinguir o conhecimento económico destas regiões por parte dos pescadores (portugueses

⁽¹⁰⁾ Marques Gomes, s/d, p. 125.

⁽¹¹⁾ *Idem*, p. 120.

e outros) e o conhecimento «oficinal» resultante de expedições mandadas efectuar pelas coroas europeias, provavelmente em busca da passagem pelo Ártico para as terras do Oriente, ou com o fito de recolher impostos e controlar estas pescas.

Para o período de 1520 a 1525 continuam a existir dados referentes a uma colónia de pescadores de Viana instalada na costa da Terra Nova⁽¹²⁾.

A existência destas colónias permite pensar que a forma de pesca então praticada seria a chamada pesca sedentária. Os navios ficavam durante toda a estação ancorados em qualquer porto de abrigo natural e a tripulação instalava-se em terra. Depois todos os dias os pescadores partiam em pequenas embarcações ao longo da costa, pescar à linha. De regresso, ao fim do dia, o pescado era preparado e posto a secar. Desta forma quando o navio regressava, trazia já o bacalhau salgado e seco. É também provável que houvesse navios que praticassem a pesca errante na qual os pescadores lançavam à linha directamente do navio. O bacalhau era então preparado e apenas salgado nos porões do navio⁽¹³⁾.

No reinado de D. Manuel I foi Aveiro o porto português que mais navios enviou à Terra Nova⁽¹⁴⁾. Segundo a Corografia Portuguesa havia então 60 naus destinadas à pesca na Terra Nova e em 1550 este número seria de 150⁽¹⁵⁾. Quanto à seca do bacalhau, Mosés Amzalak cita um documento existente no Arquivo Municipal de Aveiro, onde se refere à existência desta actividade no porto de Aveiro em 1572. Ainda sobre este período do século XVI, escreve Francisco Salles Lencastre que o produto da pescaria do bacalhau opulentou várias terras de Portugal, principalmente Viana da Foz de Lima e Aveiro⁽¹⁶⁾.

Em relação ao esforço de pesca na Terra Nova, Portugal estava então em posição de realce em comparação com outros países europeus, pois segundo dados referentes a 1578, numa carta escrita por um mercador de Bristol, Anthony Parkhurst, é dito que: «Havia ali em geral mais de 100 velas espanholas pescando bacalhau, 50 velas portuguesas, e 150 francesas e bretãs» e juntava este mercador que inglesas, havia 50⁽¹⁷⁾.

⁽¹²⁾ «Breve Resenha Histórica», in *Boletim de Pesca*, n.º 28, Setembro 1950, p. 6.

⁽¹³⁾ Cf. Charles de la Morandiere, *La pêche française de la Morue a Terre-Neuve du XVI^e Siècle a nos jours: son importance sociale et politique*, Centre d'Etudes Arctiques et Finno-Scandinaves, Paris, 1967.

⁽¹⁴⁾ Amzalak, M., 1923, p. 20.

⁽¹⁵⁾ *Idem*, p. 21.

⁽¹⁶⁾ Cf. Lencastre F., s/d, ver também Marques Gomes, 1875, pp. 55-54.

⁽¹⁷⁾ Villiers, A., 1951, p. 84 e Baldaque, 1982, p. 165.

Em 1576 estes valores seriam de 50 navios portugueses, 30 ingleses e 100 espanhóis⁽¹⁸⁾.

No reinado de D. Sebastião, esta actividade continuava a desenvolver-se. Foi então publicado o «Regimento para as frotas da pesca do bacalhau», pelo qual estas eram reorganizadas sob um mesmo comando⁽¹⁹⁾.

Chegamos pois ao período da ocupação Filipina, que viria a ter consequências extremamente graves sobre este sector da economia portuguesa. Quando Filipe II de Espanha mandou organizar a chamada Armada Invencível, requisitou todas as embarcações que tivessem um mínimo de condições para as novas tarefas de guerra que lhes seriam atribuídas. A frota portuguesa da pesca do bacalhau foi rudemente tocada por esta medida. Como é sabido o desmantelamento da Armada Invencível pelos ingleses e pelo mau tempo acabou por reduzir o número de embarcações portuguesas, de forma que, pelo menos em 1624, ainda não havia nenhum barco nos portos de Aveiro e Viana que pescassem na Terra Nova.

Anteriormente, no ano de 1583, Gilbert Raleigh tinha ocupado a Terra Nova e provavelmente alguma colónia de pescadores portugueses que ainda lá existisse e Drake tinha aprisionado alguns barcos portugueses carregados de peixe⁽²⁰⁾.

A pesca do bacalhau feita por embarcações portuguesas não viria a recuperar destes autênticos desastres senão já no século XIX. As reformas do Marquês de Pombal e um alvará da Rainha D. Maria I datado de 18 de Junho de 1787 isentando por 10 anos, de todos os impostos o pescado, excepto a sardinha, pouca ou nenhuma influência tiveram na pesca do bacalhau. As invasões francesas do início do século XIX também não facilitaram o relançar deste sector da economia.

Nesta situação recorria-se à importação do bacalhau proveniente de vários países da Europa, em quantidades consideráveis.

O professor Mosés Amzalak reuniu um conjunto de dados referentes à importação de bacalhau nos fins do século XVII e princípios do século XVIII⁽²¹⁾.

No que respeita às importações de bacalhau pelo porto da Figueira da Foz conseguimos compor o seguinte quadro:

⁽¹⁸⁾ Centeno, Tomás Augusto, 1940, p. 8.

⁽¹⁹⁾ Teixeira, Fernando Alfredo, 1967, p. 87.

⁽²⁰⁾ «Breve resenha histórica», in *Boletim da Pesca*, n.º 28, Setembro, 1950, p. 7.

⁽²¹⁾ Ver também Rocha, António dos Santos, 1893.

QUADRO 1

Importação de bacalhau pelo porto da Figueira da Foz (1672-1730)

1672	1232 quintais
1681	Os principais artigos importados foram o bacalhau e a sardinha
1686	1151 quintais
1687	1725 »
1701	630 » proveniente de Inglaterra
1708	867 »
1709	1276 »
1712	1770 »
1714	1325 »
1715	485 »
1716	475 »
1717	1840 »
1718	700 »
1719	757 »
1720	2340 1/2 quintais
1728	3754 quintais proveniente de Inglaterra
1729	4525 »
1730	3148 » proveniente de Inglaterra

Fonte: Rocha, António Santos, 1893, pp. 217-218.

As importações de bacalhau pela cidade do Porto atingiram por sua vez entre 1782 e 1784, 150.000 quintais num valor de 600.000\$00 réis, o que equivale a cerca de 200.000\$00/ano. Para este período diz Mosés Amzalak que «supondo que o (bacalhau) que se importa para Lisboa, Figueira, Aveiro, Setúbal, Ilha da Madeira e Açores, sobe ao dobro — o que é muito diminuto pois para Lisboa no ano de 1789 se importaram 590.730 quintais — temos então que só no bacalhau se tiravam de Portugal 720.000\$00 réis por ano ⁽²²⁾.

Ora, este valor refere-se a 90 % do consumo de bacalhau em Portugal, pois segundo ainda Mosés Amzalak o produto da pesca ao bacalhau não ultrapassava os 10 % do consumo total.

Para o período que vai de 1819 a 1829 o valor das importações a nível nacional e o seu valor correspondente em réis foram os seguintes:

⁽²²⁾ Amzalak, M., 1923, p. 21.

QUADRO 2

Importação de bacalhau (1819-1829)

Ano	Quintais	Réis
1819	234.998 1/2	1.252.542\$005
1820	248.430	1.192.555\$000
1821	328.933 1/2	1.430.860\$725
1822	279.345	1.195.591\$840
1823	257.055 1/2	1.182.455\$300
1824	319.734	1.422.713\$400
1825	245.020	980.080\$000
1826	336.942 1/2	1.329.231\$325
1827	289.779 1/2	1.133.037\$845
1828	293.217 1/4	1.143.559\$275
1829	277.920 1/2	1.090.857\$862

Fonte: Amzalak, M., 1923, p. 22.

Quer dizer, durante este período Portugal importou em média por ano 282.811 quintais.

O bacalhau, pelo menos a partir do século XIX, era pois um produto de consumo corrente e representava um peso importante na economia nacional.

3 — O relançar da indústria no século XIX

Será apenas a partir de 1830 que a situação estagnante da nossa pesca se vai modificar progressivamente.

Com efeito um Decreto de 6 de Novembro de 1830 visava criar incentivos à pesca em geral e consequentemente a pesca do bacalhau também era abrangida. Diz assim o Artigo 1.º: «Ficam de hoje em diante abolidos os direitos, contribuições, gabelas ou imposições, debaixo de qualquer nome, título ou pretexto, com que até agora se cobravam ou exigiam do peixe pescado em barcos ou navios portugueses, por companhias ou tripulações portuguesas. A disposição deste artigo compreende todo o peixe pescado nos mares das costas dos domínios portugueses, como o que for pescado no mar largo ou em pescarias longínquas ou nas costas pertencentes a qualquer outro Estado. A mesma disposição tem lugar ou o peixe seja fresco, ou salpreso, ou salgado, ou empilhado, ou seco.»

No que diz respeito à pesca do bacalhau esta deixou, pois,

de pagar pelo menos a dízima; mas neste mesmo decreto estipula-se um novo encargo referente a uma licença anual de 3\$000 réis de Direitos e de 480 réis de Emolumentos por barco.

Ao basear o novo imposto no número de barcos e não na quantidade de pescado, estava a pesca do bacalhau a receber um impulso de suma importância. Qualquer que fosse a tonelagem do bacalhau pescado, o imposto não variava.

Tal facto foi compreendido pela Companhia de Pescarias Lisbonense que então se interessou de forma relevante pelo sector da pesca do bacalhau. Como vimos com a destruição da Armada Invencível, a nossa frota de bacalhau sofreu um desaire tão vultoso que levou praticamente ao seu desaparecimento.

Durante o século seguinte as pescas portuguesas foram diminutas. Assim quando a Companhia de Pescarias Lisbonense, incentivada pelo ambiente favorável, criado pelo decreto de 1830, pretendeu relançar de forma organizada a pesca nos bancos da Terra Nova, teve de recorrer à Inglaterra para adquirir seis escunas aparelhadas para este tipo de pesca. Também a tripulação era inglesa, contando a Companhia, que seria posteriormente possível formar os pescadores portugueses que equipariam os nossos barcos que viessem a ser aparelhados. Esta compra deve-se ter passado a nível privado, pois pelo menos nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros não conseguimos encontrar qualquer documento que lhe fizesse referência.

O objectivo desta compra parece ter resultado plenamente sob alguns pontos de vista, que mais não seja a julgar pelo vocabulário de origem inglesa utilizado até aos nossos dias pelos pescadores portugueses. O próprio dóri que alguns autores portugueses relacionam com Douro viria segundo Baldaque da Silva da palavra inglesa Wary. Outros termos são claramente de origem inglesa como por exemplo: Suêvlo — seivle; Flais — Flys; Quêtes — Kits; Trota — throater; Levas — livers.

Infelizmente, a pesca com dóri introduzida pelos ingleses não viria a desenvolver-se, acompanhando novas formas de pescar introduzidas por estes e pelos franceses nos anos seguintes. Assim, a etapa atingida logo a seguir aos anos de 1830 iria criar os limites estreitos dentro dos quais a nossa frota bacalhoeira se manteve, pelo menos em parte, até mesmo 1974.

Não sabemos ao certo, a razão que levou a Companhia das Pescas Lisbonense a fazer a sua encomenda à Inglaterra, pois tanto os americanos como os franceses eram então povos que também desenvolviam enorme actividade nos bancos da Terra

Nova. A França por exemplo, no fim do século XVIII, mandava já à Terra Nova 372 navios com uma tonelagem da ordem das 42.000 toneladas e para os mares da Islândia 59 navios com 3.500 toneladas⁽²³⁾.

Todos estes países utilizavam embarcações, possuindo uma arqueação entre 70 a 150 toneladas e todos exportavam bacalhau para Portugal. Supomos que o facto de ser a Inglaterra o nosso principal fornecedor tenha contribuído para a escolha deste país.

Não deixa de ser interessante o facto, referido por Baldaque da Silva, de a Companhia de Pescarias Lisbonense ter mandado imprimir em 1835 uma «Memória sobre a pesca do bacalhau» oferecida à mesma companhia pelo cônsul de Portugal nos Estados Unidos, Jacob Frederico Tordale.

Isto mostra até que ponto a direcção da companhia estava informada na altura das condições de pesca do bacalhau, em particular na América, pois esta memória é muito bem documentada. O facto, é que foram os ingleses a fornecer as escunas e assim a jogar um papel de primeira importância na organização da frota portuguesa.

Sobre as pescas realizadas nesta altura, existe um mapa que a seguir transcrevemos onde são referenciados alguns dados com interesse (ver quadro 3).

Dos 19 barcos que compunham a frota, cinco eram escunas, doze patachos, um brigue e uma barca. A tonelagem destes barcos variava entre 81 toneladas para a escuna Tentativa, sendo o maior de todos o brigue Vestal com 131 toneladas.

A tonelagem média era de 125 toneladas, num total de 2.374 1/2 T. Quanto à naturalidade da tripulação ficamos a saber que 4 barcos eram equipados com gente da Trafaria e 6 levavam tripulantes originários do Algarve. Quanto aos restantes 9 barcos não são fornecidas especificações. O número de tripulantes por barco variava entre 15 e 20 pessoas.

Nesse ano de 1848, a frota largou de um modo geral em Maio e regressou em Setembro. Levou cerca de 25 dias para atingir os bancos e pouco menos, como é natural, para regressar, tendo permanecido nos bancos à volta de 110 dias.

Estes dezanove barcos pescaram 659 053 bacalhaus, valor dificilmente transformável em toneladas.

A vida da Companhia de Pescarias Lisbonense não seria no entanto muito longa, já que a situação favorável do ponto de vista fiscal, em que se tinha desenvolvido, viria a ser modi-

(23) Cf. Charles de la Morandière, *op. cit.*

QUADRO 3

Pesca do bacalhau nos bancos da Terra Nova, na temporada de 1848

Armação	Nome da embarcação	Toneladas	Tripulação	
			Pessoas	Naturalidade
Escuna	Delfim	111	16	Trafaria
Escuna	Dourado	108	17	Diversos
Patacho	Pérola	128 1/2	17	Trafaria
Escuna	Thetis	108	16	Diversos
Brigue	Vestal	131	18	Diversos
Patacho	Morea	131	18	Algarve
Patacho	Lontra	120	17	Algarve
Patacho	Sereia	126	17	Diversos
Patacho	Tartaruga	128	17	Diversos
Patacho	Garoupa	120	17	Diversos
Patacho	Boa Fortuna	144	18	Algarve
Patacho	Espardarte	123	17	Algarve
Patacho	Nova Olinda	129	18	Algarve
Escuna	Tentativa	81	15	Diversos
Patacho	Alvacora	130	17	Trafaria
Escuna	Tristão	112	15	Algarve
Patacho	Salema	121	17	Diversos
Patacho	Abrotea	126	18	Diversos
Barca	Empresa	197	20	Trafaria
		2.374 1/2	325	

Fonte: Baldaque Silva, 1892.

ficada por um Regulamento de 1842 e sobretudo por uma Carta de Lei de 10 de Julho de 1845 onde se mandava substituir as licenças para cada barco por um imposto proporcional às pescas ⁽²⁴⁾.

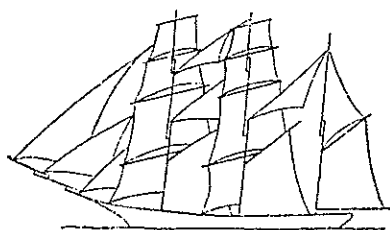
Este imposto, chamado o «imposto de pescado», já se elevava a 6 % em princípio de 1865.

Não pretendemos que esta foi a única razão que levou à falência (decreto autorizando a dissolução datado de 27 de Abril de 1857) da Companhia de Pescarias Lisbonense pois para isso faltam-nos elementos. O que julgamos é estar certo relacionar as alterações à lei que agravaram a fiscalidade, com a situação de uma empresa que se formou debaixo de um clima fiscal que lhe era favorável.

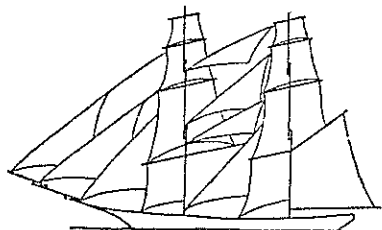
⁽²⁴⁾ Cf. Galvão, António Miguel, *Um século de história da Companhia de Pescarias do Algarve*, Faro, 1953, pp. 61-63.

DESENHO 1

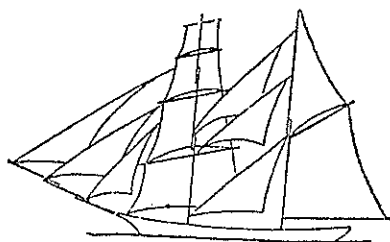
Tipos de veleiros utilizados na pesca do bacalhau



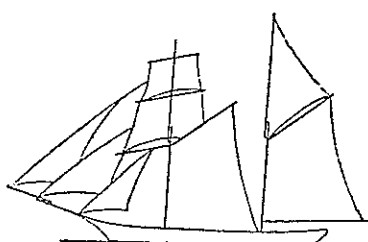
BARCA



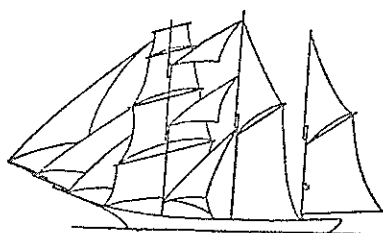
BRIGUE



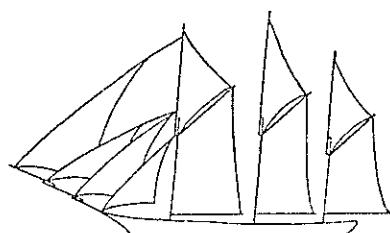
PATACHO



ESCUNA



LUGRE-PATACHO



LUGRE

Imagens extraídas de Amzalak, M., *Armamentos Marítimos*, 1923.

Nove anos depois desta falência, em 1866, apareceram dois novos armadores «Bensaúde e C.^a» e «Mariano e Irmãos», que armaram nesse ano 4 veleiros com os nomes de Hortense, Social, Julia I e Julia II. Os nomes destes barcos apareceram em 1902 ainda sob o nome dos mesmos armadores já que a Parceria Geral de Pescaria, à qual pertenciam os dois primeiros veleiros, era propriedade da família Bensaúde. Suponho que nos dados de 1902 se trata dos mesmos barcos, notamos que

à excepção da escuna Hortense que tinha 98 toneladas brutas os outros 3 veleiros têm respectivamente 148, 217 e 145 toneladas.

Tudo indica pois que as firmas criadas em 1886 procuraram aumentar a tonelagem das suas embarcações, de forma a rentabilizarem melhor as suas pescarias. Estes 3 barcos podiam pois ter uma equipagem mais importante: respectivamente 25, 41 e 28 homens. O Julia I e o Julia II serão mesmo armados em Lugre-Patacho.

De 1886 até 1903, estas 2 empresas acabaram por ter praticamente o exclusivo da pesca do bacalhau.

Quanto à empresa da família Bensaúde parece que esta se pode desenvolver em melhores condições pois que em 1902 encontramos esta empresa agora sob a denominação de Parceria Geral de Pescarias, possuindo 9 veleiros, alguns dos quais com mais de 300 toneladas. A empresa «Mariano e Irmãos» nesta data apenas tinha juntado aos 2 primeiros Julia, o iate Julia III com 175 toneladas e viria mesmo a ser vendida no princípio do século a uma nova empresa denominada Companhia de Pesca Atlântico.

4 — O monopólio 1886-1901

A evolução da frota bacalhoeira esteve nesta época sujeita a circunstâncias de carácter fiscal, que viriam até certo ponto limitar a sua expansão. Referimo-nos à problemática do imposto sobre o bacalhau que apareceu à luz do dia em 1885 e que viria a estar na origem da criação de um verdadeiro monopólio em favor dos armadores citados.

Em data de 5 de Setembro de 1885 segundo um parecer da Procuradoria Geral da Coroa, foi decidido que o bacalhau pescado por barcos portugueses e com tripulação portuguesa deveria ser considerado como produto estrangeiro — sem dúvida por ser pescado longe do país — devendo pois ficar sujeito ao direito de importação fixado pela pauta aduaneira de 6 de Julho de 1882, o qual representava 33 1/2 réis por quilo.

Se fosse considerado mercadoria nacional o imposto interno de pescado seria apenas de 6,6 % *ad valorem* e respectivos adicionais.

A Associação Comercial de Lisboa acabou por levar o Ministério da Fazenda a reconsiderar tal situação de forma que, por uma portaria de 14 de Abril de 1886, este admitiu que o bacalhau era no fim de contas português. Foi então considerado que o bacalhau pescado por barcos portugueses

com tripulação portuguesa, que fosse trazido para o país, fresco, em salmoura ou salgado pagaria 6 % de imposto.

Além disto, esta portaria só podia ser aplicada aos barcos existentes na altura, não sendo possível substituí-los. Doze eram barcos nesse ano e doze ficaram até ao princípio do século XX.

Assim todos os barcos que fossem armados de novo ficariam sujeitos a imposto de 33 1/2 réis por quilo. Este imposto veio mesmo mais tarde a ser aumentado para 39 réis por quilo. Ora como em 1896 entraram em vigor tratados de comércio com a Rússia e a Noruega pelos quais o bacalhau importado destes países apenas pagaria 34 réis por quilo, chegava-se à conclusão que o Governo cobrava maiores impostos no bacalhau pescado pelos barcos portugueses que viessem a entrar em serviço que sobre o bacalhau de origem estrangeira.

Tais medidas não permitiram, pois, que nos fins do século passado, algum esforço suplementar de pesca fosse feito em Portugal.

Também não se pode dizer que os grandes beneficiados fossem os armadores Bensaúde e Mariano pois se por um lado beneficiavam de uma situação de monopólio, por outro lado estavam impedidos de desenvolver as suas frotas.

Esta situação viria a ser alterada por uma carta de lei de 12 de Junho de 1901 pela qual acabava a situação de monopólio e se estipulava que o bacalhau fresco pescado por armadores passava a pagar um imposto de 12 réis por quilo.

Mosés Amzalak, citando um artigo publicado no n.º 3 da Revista de Comércio, de 1914, da autoria de José Bettencourt Ferreira, mostra aliás o absurdo da portaria anterior: «O regime, criado pela portaria de 1886, visualizava manifestamente a defender as receitas aduaneiras; mas não se reflectia que, além das receitas provenientes do imposto de 12 réis por quilo de bacalhau fresco, estabelecido pela lei de 1901 e doutras taxas inerentes às embarcações e ao pessoal que se empregasse nessa indústria, não escapariam também às contribuições em vigor os 3.500 contos de réis que deixariam de sair do país.

Note-se que imposto de 12 réis por quilo de peixe fresco representa um tributo, na realidade uns 30 % superior em relação ao peixe seco; de maneira que a redução das receitas que as alfândegas cobram, pelo bacalhau estrangeiro, não atingirá nem mesmo a uns 12 réis por quilo. Ora, admitindo que a indústria nacional chegasse a fornecer ao mercado todo o bacalhau que consome, os 12 réis da redução multiplicados pelos 27 milhões de quilos, que tem sido o máximo de impor-

tação, representariam um desfalque de uns 324 contos. Mas, como, correlativamente, deixaria sair do país o capital correspondente ao custo do bacalhau importado, computado em 3.500 contos de réis, o imposto, na média de 10 % que viria a incidir sobre esse capital, compensaria largamente o tesouro dessa redução, isto sem contar as outras receitas e vantagens inerentes à exploração da respectiva indústria com elementos nacionais» (25).

Como veremos, será só a partir de 1901 que a frota portuguesa iniciou um movimento de expansão que durou alguns anos. Mas antes vejamos a importância da nossa pesca e das importações até ao ano de 1901.

Relativamente à frota os dados que dispomos referem-se aos anos seguintes a 1896.

Neste ano havia ao todo no país 12 veleiros com uma tonelagem de 2313 T.

Estes valores não são pois muito diferentes daqueles encontrados para o ano de 1848, onde a tonelagem global da frota era de 2.374 1/2 toneladas.

Pelas razões citadas, o número de navios não variou até 1901, estando pois a pesca condicionada, apenas às condições naturais e a gestão dos 12 barcos.

O produto da pesca durante os últimos anos do monopólio variou da seguinte forma (ver quadro 4).

QUADRO 4

Tonelagem da frota e produto da pesca 1896-1901

	N.º navios	Tonelagem	Pesca Toneladas
1896	12	2313	1647
1897	12	2313	901
1898	12	2313	1614
1899	12	2313	2080
1900	12	2313	?
1901	12	2313	2336

Fonte: Amzalak, M., 1923.

(25) Amzalak, M., 1923, p. 24.

Quanto às importações estas mantiveram o nível sensivelmente constante pelo menos a partir de 1886. O quadro 5 indica as importações de bacalhau, entre 1886 e 1902.

A proveniência destas importações em 1888, segundo Baldaque da Silva, era a seguinte:

Inglaterra	14.891 toneladas
Suécia e Noruega	5.154 »
Total	20.045 »

Estas 20.045 toneladas de peixe importado suscitaram a Baldaque da Silva as seguintes reflexões: «O valor declarado de todo este bacalhau foi 1.682.261\$000 réis, o que dá o valor médio de 79 réis por quilograma, e os direitos cobrados pela Alfândega 791.458\$923 réis.

QUADRO 5

Importação de bacalhau 1886-1902

Anos	Quantidades Kilogr.	Valores
1886	23.760.239	1.796.557\$000
1887	21.467.980	1.625.089\$000
1888	21.099.787	1.682.261\$000
1889	24.730.666	1.987.572\$000
1890	21.110.072	1.747.452\$000
1891	19.568.266	1.607.525\$000
1892	19.562.182	1.657.281\$000
1893	21.132.659	1.833.806\$000
1894	22.482.213	1.906.268\$000
1895	22.680.920	1.960.033\$000
1896	25.005.148	2.270.019\$000
1897	23.609.884	2.307.745\$000
1898	19.286.872	1.978.106\$000
1899	16.071.858	1.931.589\$000
1900	22.086.187	2.821.347\$000
1901	18.088.608	2.436.343\$000
1902	17.962.103	2.415.845\$000

Fonte: Amzalak, M., 1923 e Leone, João Carlos d'Oliveira, 1903.

Somando o valor declarado com os direitos, encontra-se 2.473.719\$923 réis, donde se conclui o preço de 117 réis por quilograma.

Mas como o custo de um quilograma de bacalhau vendido ao consumidor, nunca é inferior a 160 réis, encontramos para o preço anterior uma diferença de 43 réis, que multiplicada pelo número total de quilogramas dá 907.290\$841 réis para os intermediários, é finalmente, em números redondos 3.400.000\$000 réis, para custo de alimentação de bacalhau durante o ano de 1888, ou seja 4,250 kg no valor de 680 réis por habitante.

Destes dados se depreende que o consumidor paga pelo quilograma de bacalhau um valor muito elevado em relação ao preço que se obtém este peixe, somando as despesas de exploração, direitos de importação e um razoável lucro comercial.

Além, pois, das vantagens importantes que, as nações fornecedoras desta pescaria, auferem na educação marítima das classes e em proporcionarem meios de subsistência a milhares de pessoas, ainda os negociantes estrangeiros absorvem grande quinhão, tornando muito caro um género de consumo, que é por assim dizer obrigado para a alimentação.

As casas comerciais mais fortes do Norte do país, são as casas inglesas importadoras de bacalhau, estabelecidas em Viana do Castelo, Porto e Figueira da Foz; as quais abastecem deste género todas as províncias do Minho, Douro, Trás-os-Montes, Beira Alta e Beira Baixa.» ⁽²⁶⁾

Assim as conclusões que podemos tirar do que foi exposto parecem ser as seguintes:

- peso considerável da margem de lucros dos intermediários;
- peso considerável da compra deste produto no orçamento familiar.

Mas se por um lado o bacalhau não era um produto a bem dizer barato para as classes trabalhadoras, este produto permitia também aos armadores realizar lucros vultuosos da ordem de 20 % anuais sobre o capital investido ⁽²⁷⁾.

Vimos pois que no final do século passado o mercado interno estava longe de ser abastecido pela produção portuguesa e que a situação não era desfavorável para os intermediários e armadores.

Estes iriam nos anos seguintes procurar desenvolver a frota. Mas a forma desordenada com que o fizeram viria por sua vez determinar os limites dessa evolução.

⁽²⁶⁾ Baldaque, 1892, p. 167.

⁽²⁷⁾ Leone, João Carlos d'Olivera, 1903, pp. 32-34.

CAPÍTULO II

A ÉPOCA HERÓICA

1 — O desenvolvimento da indústria

Com o fim do monopólio em 1901, a frota bacalhoeira iria enfim poder expandir-se, e foi de facto o que sucedeu. Assim o número de embarcações que era de 12 nesses anos passou logo no ano seguinte para 15, tendo atingido em 1924 um máximo de 65 embarcações. Apenas durante a Primeira Guerra Mundial houve uma quebra considerável nestes valores, como por exemplo em 1918 onde apenas pescaram na Terra Nova 11 veleiros.

Mas uma vez finda a Guerra, assiste-se de novo a um relançar da frota que António Duarte Silva atribuiu à possibilidade de então se realizarem grandes lucros. Lucros estes em parte ilusórios, pois se havia uma alta de preços, também o valor dos meios de pagamento se desvalorizava continuamente⁽¹⁾.

O quadro 6 resume a evolução do número de embarcações no período de 1901 a 1930.

Como vemos e segundo os dados que nos foi possível recolher esse número foi em 1924 5,4 vezes superior em relação ao último ano do monopólio.

Em 1902 a frota era composta por: 2 escunas, 8 lugres patachos, 2 patachos, 1 lugre e 2 iates.

Destas embarcações 9 pertenciam à Parceria Geral de Pescarias da família Bensaúde, 3 à firma A. Mariano & Irmão.

As restantes embarcações eram propriedade de três novos armadores: Guilherme Mesquita, Santiago e Rosa e Parceria Lisbonense de Pescarias.

(1) Silva, António Duarte, s/d, p. 2.

QUADRO 6

Número de embarcações da frota bacalhoeira 1901-1930

Ano	N.º	Ano	N.º	Ano	N.º
1901	12	1911	34	1921	35
1902	15	1912	37	1922	45
1903	17	1913	38	1923	47
1904	17	1914	34	1924	65
1905	13	1915	38	1925	44
1906	18	1916	31	1926	39
1907	29	1917	22	1927	40
1908	30	1918	11	1928	50
1909	31	1919	13	1929	51
1910	28	1920	19	1930	43

Os quadros n.ºs 6, 7, 8, 11, 12, 13 e 14 têm como fontes: Azevedo, Manuel Roque, «O bacalhau na economia portuguesa», *Rev. da Marinha*, Lisboa, n.º 110, Fevereiro 1982; Elementos estatísticos fornecidos a Sua Excelência o Ministro. CRCE, Maio de 1957; *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes de 1896 a 1916*, 3 vols., Lisboa, Imprensa Nacional; *Pesca — Indicadores económicos e medidas de acção*, Secretaria de Estado das Pescas, Lisboa, 1973; *Resumo estatístico das pescas portuguesas 1938-1956*, GEP, pub. n.º 34, Lisboa, 1957; Souto, Alberto, *As pescarias da Terra Nova na Economia Portuguesa*, Tip. de «A Liberdade», Aveiro, 1914.

QUADRO 7

Composição da frota bacalhoeira em 1902

Nomes dos navios	Armação	Tonelagem	Armador
Creoula	Escuna	152	Parceria Geral de Pescarias
Argus	Lugre-Patacho	249	Idem
Gamo	Lugre-Patacho	315	Idem
Hortense	Escuna	98	Idem
Gazela	Lugre-Patacho	325	Idem
Labrador ...	Lugre-Patacho	216	Idem
Navegador ...	Lugre-Patacho	208	Idem
Neptuno	Patacho	182	Idem
Social	Patacho	148	Idem
Julia I	Lugre-Patacho	217	A. Mariano & Irmão
Julia II	Lugre-Patacho	145	Idem
Julia III	Hiate	175	Idem
Trombetas ...	Lugre	235	Guilherme Mesquita
Santiago	Hiate	132	Santiago & Rosa
Terra Nova ..	Lugre-Patacho	280	Parc. Lisbonense de Pescas

Fonte: Leone, João Carlos de Oliveira, 1903.

Tomando em consideração o quadro seguinte podemos notar que a tonelagem média das embarcações passou de 125 toneladas em 1848 para 223 toneladas em 1902 (ver quadro 7).

Quanto à tripulação, esta era em média de 32 homens por embarcação o que significava que este valor aumentou para o dobro e em relação a 1848.

Como atrás referenciámos, estas modificações procuravam melhorar a capacidade, mas também permitiam uma maior permanência nos bancos, o que só era viável com embarcações de maiores dimensões. Se deduzirmos, ao tempo em dias de campanha para cada barco, o valor de 45 dias para a viagem de ida e volta, obtemos uma permanência nos bancos de 121 dias ou seja mais 10 que no ano de 1848 (?).

Assim se equipavam progressivamente e em melhores condições as embarcações da nossa frota. Infelizmente punham-se de lado novas tecnologias, como por exemplo a pesca por meio de arrasto que então se divulgava nos bancos da Terra Nova. Durante todo o período agora analisado apenas se fez uma tentativa com um navio chamado Elite, mas da qual não resultou nenhum dado positivo.

Malgrado esta tentativa mais nenhuma alteração de importância foi introduzida na capacidade de pesca das embarcações, pois que, já nos anos vinte, tanto o número de pescadores

QUADRO 8

Evolução da tonelagem da frota bacalhoeira 1901-1930

Ano	Tab	Ano	Tab	Ano	Tab
1901	2313	1911	7370	1921	7921
1902	3352	1912	7838	1922	10560
1903	3576	1913	7265	1923	10887
1904	3743	1914	6854	1924	13806
1905	2817	1915	8112	1925	10253
1906	3956	1916	6738	1926	9777
1907	5035	1917	4333	1927	11449
1908	6235	1918	2387	1928	12553
1909	6746	1919	2947	1929	13098
1910	6529	1920	3795	1930	11362

Ver nota do quadro n.º 6.

(?) Cf. Leone, João Carlos d'Oliveira, 1903.

como o número de toneladas por embarcação não viriam a aumentar mais que uns escassos 10 %.

Comparado pois com o aumento de embarcações, a tonelagem progrediu a um ritmo inferior, como atesta o quadro 8.

Em 1917 a frota bacalhoeira era a seguinte e nela trabalhavam cerca de 1400 homens de tripulação. (Ver quadro 9.)

Com o fim do monopólio foi assim possível a criação de novas empresas e os armadores reuniram-se então numa associação que só viria a ser encerrada quando foi criado o Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau em 1935.

O aumento da frota devia-se pois à criação destas novas empresas e não ao desenvolvimento das já existentes pois que a Parceria Geral das Pescarias apenas enviava 5 e que a A. Mariano & Irmão fora vendida à Companhia Atlântico, mantendo o mesmo número de embarcações.

Note-se também que será apenas durante a década de 20 que os portos do Algarve vão mandar bacalhoeiros à Terra Nova. A principal empresa era a Fialho, que chegou a possuir 5 veleiros todos denominados Algarve.

Destes o Algarve I afundou-se na 1.^a viagem em 1923. Estes navios descarregavam em Portimão, Faro ou Olhão, locais onde existiam secas.

A outra empresa existente no Algarve era a da Fuzeta. Possuía apenas um navio o «Sr.^a do Carmo» armado provavelmente em Luge já que nos foi referido possuir 3 mastros (informação oral de Manuel Francisco Chagas). O navio foi adquirido por quotas e segundo os elementos que recolhemos no Registo da Inscrição Marítima da Fuzeta foi à Terra Nova entre 1921 e 1929, última data em que é citado.

Era então propriedade de Zacarias Mendes Correia, proprietário também do lugre «Sr.^a de Monserrate» da praça de Lisboa.

O bacalhau era descarregado directamente na Fuzeta, onde na época existia uma seca situada junto ao actual porto de pesca. Provavelmente, o «Sr.^a do Carmo» foi o navio que durante muitos anos esteve encalhado na praia da Fuzeta, segundo referiram vários antigos pescadores.

Em relação ao resto do país a pesca desembarcada no Algarve teria sempre proporções reduzidas como se observa no quadro 10.

Se bem que o número de navios e de armadores fosse em geral, como vimos, sempre aumentando, o mesmo não se pode dizer do produto da pesca que não evoluía da mesma forma.

Os 15 barcos que participaram na campanha em 1902 trouxeram em média 171 toneladas de bacalhau verde, mas

QUADRO 9
Composição da frota bacalhoeira em 1917

LISBOA	Arqueação Ton	Armador
Argus, lugre	237	Parceria Geral Pescarias
Creoula, patacho	144	Parceria Geral Pescarias
Gamo, lugre	300	Parceria Geral Pescarias
Gazela, lugre	323	Parceria Geral Pescarias
Neptuno, patacho	182	Parceria Geral Pescarias
Argonauta, lugre	224	Soc. Nacional Pescarias
Nautilus, lugre	342	Soc. Nacional Pescarias
Julia I, lugre	218	Companhia Atlântico
Julia II, lugre	204	Companhia Atlântico
Julia II, hiate	175	Companhia Atlântico
Julia IV, hiate	—	Companhia Atlântico
Açor, hiate	188	Parceria de Pesca
Nautico, lugre	187	A. M. Freitas
Loanda, escuna	141	Soc. Africana
FIGUEIRA		
Figueira, lugre	162	Soc. Oceano
Oceano, lugre	222	Soc. Oceano
Voador, lugre	267	Soc. Oceano
Mondego, hiate	163	Soc. Foz do Mondego
Elvira, lugre	265	L. G. Santiago
Leopoldina, lugre	267	Companhia Lusitana
Trombetos, lugre	235	Companhia Lusitana
Pescador, lugre	258	Soc. Figueirense
Virginia, lugre	193	Soc. Figueirense
Florinda, hiate	112	Soc. Florinda
AVEIRO		
Africano, hiate	95	Parceria Africana
Anfritrite, lugre	179	Parceria Boa União
Dolores, lugre	153	Parceria Aveirense
Sofia, hiate	168	Soc. Boa Esperança
PORTO		
Vila do Conde, hiate	121	Parceria Portuense
Rio Ave, hiate	162	Parceria Portuense
América, lugre	200	Parceria Portuense
Portuense, lugre	263	Parceria Portuense
Felisberta, lugre	378	Parceria Douro
Vencedor, lugre	249	Parceria Douro
Progresso I, patacho	231	Parceria Progresso
Progresso II, patacho	249	Parceria Progresso
Activa, escuna	114	J. J. Gouveia
VIANA		
Santa Luzia, lugre	—	Parceria Viana
Santa Maria, lugre	—	Parceria Viana
PONTA DELGADA		
Autonómico, palhabote ...	177	

QUADRO 10

*Produção de bacalhau desembarcado nos diversos portos de pesca
(Ton.) 1926-1930*

Porto de Pesca de Armamento	1926	1927	1928	1929	1930
Aveiro	1.832.820	1.880.313	2.289.215	2.172.115	1.402.880
Porto	1.577.020	1.501.569	749.230	662.554	642.874
Figueira da Foz	1.314.700	1.634.260	1.526.922	1.129.950	874.000
Lisboa	1.065.000	694.500	1.163.200	383.300	378.500
V. do Castelo ...	934.880	522.810	567.080	573.390	261.005
Portimão	494.776	—	—	—	—
Faro	—	—	135.700	77.000	—
Olhão	—	168.360	—	—	—

Fonte: Pereira, Armando Gonçalves, 1932, p. 250.

em 1924 quando foi à Terra Nova a maior frota desta época, a média de capturas não ultrapassou as 100 toneladas por barco. Esta média manteve-se nos anos 20 a 25 e chegou mesmo a ser inferior em anos anteriores. Houve anos em que a média por navio foi apenas de 68 toneladas como em 1913. O quadro 11 traduz essas médias.

Assim sendo, os totais de bacalhau verde descarregados nos portos portugueses não podiam ser famosos. O quadro 12 traduz esses valores.

Ora o produto da pesca assim distribuído estava longe de satisfazer as necessidades do país, continuando pois as importações a fornecer a quase totalidade do consumo, como a seguir se indica no quadro 13.

Esta disparidade é ainda mais flagrante se analisarmos o quadro 14, que indica a percentagem da pesca nacional em relação ao consumo.

Estes elementos permitem concluir que, apesar do desenvolvimento da frota, esta apenas produzia em média cerca de 11 % do consumo anual.

Durante o período agora analisado, a frota bacalhoeira portuguesa era composta exclusivamente por veleiros. As armações mais frequentes eram as de lugre, lugre-patacho, escuna e por vezes iate. Durante os meses que iam de Novembro a Abril, ou seja durante a estadia em portos portugueses, procedia-se às reparações necessárias no navio, resultantes

QUADRO 11

Médias de captura por embarcação (1902-1930)

(Toneladas)

Anos	Média	Anos	Média
1902	171	1916	111
1903	119	1917	93
1904	140	1918	164
1905	190	1919	95
1906	191	1920	88
1907	124	1921	117
1908	145	1922	95
1909	160	1923	94
1910	175	1924	100
1911	156	1925	114
1912	104	1926	185
1913	68	1927	160
1914	71	1928	128
1915	102	1929	99
		1930	83

Ver nota do quadro n.º 6.

QUADRO 12

Produção de bacalhau verde (1901-1930)

(Toneladas)

Ano	Total Verde	Ano	Total Verde	Ano	Total Verde
1901	2336	1911	5331	1921	4097
1902	2574	1912	3854	1922	4276
1903	2030	1913	2587	1923	4420
1904	2381	1914	2415	1924	6521
1905	2480	1915	3900	1925	5031
1906	3454	1916	3451	1926	7219
1907	3624	1917	2039	1927	6401
1908	4379	1918	1810	1928	6431
1909	4972	1919	1241	1929	5039
1910	4914	1920	1678	1930	3559

Ver nota do quadro n.º 6.

QUADRO 13

Importação de bacalhau (1901-1930)

(Toneladas)

Ano	Ton	Ano	Ton	Ano	Ton
1901	18.088	1911	30.000	1921	37.665
1902	17.962	1912	31.000	1922	31.239
1903	—	1913	30.671	1923	34.059
1904	24.133	1914	25.000	1924	39.607
1905	22.238	1915	18.600	1925	35.619
1906	—	1916	17.000	1926	43.802
1907	—	1917	17.900	1927	42.523
1908	—	1918	21.106	1928	44.388
1909	—	1919	31.314	1929	43.112
1910	—	1920	31.268	1930	40.830

Ver nota do quadro n.º 6.

QUADRO 14

Percentagem da pesca nacional em relação ao consumo (1901-1930)

Ano	%	Ano	%	Ano	%
1901	11	1911	15	1921	10
1902	13	1912	11	1922	12
1903	—	1913	8	1923	11
1904	8	1914	9	1924	14
1905	10	1915	17	1925	12
1906	—	1916	17	1926	14
1907	—	1917	10	1927	13
1908	—	1918	8	1928	13
1909	—	1919	4	1929	10
1910	—	1920	5	1930	8

Ver nota do quadro n.º 6.

da campanha anterior e obras de beneficiação, limpeza e pintura, conserto de velas, etc. Estes trabalhos eram geralmente dirigidos pelo capitão e contavam com o trabalho de 2 ou 3 marinheiros.

Era também o capitão que recebia todos os produtos necessários ao armamento do navio. Esta tarefa era muito importante, se pensarmos que cada campanha durava em pleno mar de 5 a 7 meses. Todos os detalhes deviam ser tomados em

consideração de forma a não ser necessário, escusadamente, fazer qualquer reabastecimento nos portos da Terra Nova.

Tendo, como vimos, a indústria da pesca ao bacalhau recommçado havia relativamente pouco tempo, muitos dos artigos necessários eram objecto de importação, já que a indústria portuguesa não estava em condições de os fornecer. Assim competia ao capitão fazer as encomendas e receber todos os artigos que vinham dos Estados Unidos. Importava-se além dos dóris, utensílios e peças necessárias ao navio, grande parte dos alimentos, o vestuário utilizado pelos pescadores, e em grandes quantidades o isco em barricas, com o qual se fazia grande parte da pesca.

Os quadros seguintes (15 e 16) extraídos do Diário do Açor, dão uma ideia dos mantimentos então correntemente utilizados.

QUADRO 15

Custo em dólares e unidades em que se faziam as importações dos Estados Unidos (1908 e 1917)

Produtos	Unidades	Peso em libras	1908	1917 a)
Carne de vaca	barrica	200	9.60	9.6
Carne de porco	barrica	200	11.24	18.2
Manteiga	balde ou foquim	50	6.00	27.7
Maçã seca	caixa	66	—	4.0
Banha de porco	balde ou foquim	50	5.00	11.7
Farinha de trigo	barrica	196	4.10	5.2
Farinha de milho ...	barrica	196	—	4.0
Iscas em salmoura ...	barrica	170	6.75	8.5
Dóri	—	—	20.00	21.7

Fonte: Oliveira, Bernardo Ferreira. Agenda de bordo do iate português «Açor», 1910-1916.

a) Brandão, Carvalho, s/d.

Evidentemente que as importações representavam uma saída importante de divisas, o que era na altura fonte de preocupação para aqueles que procuravam maneira de desenvolver a pesca do bacalhau. Com particular realce, punha-se o problema da importação de isco necessário para cada campanha cuja importância representava dezenas de barris por barco. A um preço que não cessava de subir, esta despesa era uma parte considerável dos custos da pesca.

QUADRO 16

Mantimentos gastos nas campanhas de 1914 e 1912 pelo iate «Açor»

	Levados	Trazidos	Gastos
<i>Valores de 1914 mantimentos importados</i>			
Carne (barrica)	12	1	11
Manteiga (foquim)	5	0	5
Banha (foquim)	4	0	4
Toucinho (barrica)	6	1	5
Presunto (barrica)	6	0	6
Maçã seca (caixa)	50	0	50
Fermento (caixa)	8	1	7
Soda (caixa)	15	0	15
Farinha de trigo (barrica)	36	0	36
Farinha de milho (barrica)	1	0	1
<i>Valores de 1912 mantimentos nacionais</i>			
Azeite (litro)	150	30	120
Aguardente (litro)	250	—	—
Batata ch (?)	30	3	27
Cebola (ch) (?)	3	0	3
Café (kilos)	35	15	20
Passas ch ()	40	0	40
Feijão branco (kg)	2	0	2
Pimenta doce (kg)	2	0	2
Pimenta picante (kg)	2	0	2
Pimenta moída (?)	3	0	3
Sabão (kg)	30	25	5
Tapioca (kg)	3	0	3
Vinho (litro)	240	0	240
Vinagre (litro)	160	0	160
Açúcar branco (kg)	200	150	50
Açúcar mascavado (kg)	550	30	520
Arroz (kg)	300	100	200
Ervilha (kg)	100	0	100
Massas (kg)	400	30	370
Feijão encarnado (kg)	300	50	250
Grão de bico (kg)	100	0	100

Fonte: Diário do «Açor».

Fonte: Oliveira, Bernardo Ferreira. Notas respeitantes à navegação do iate português «Açor», 1908-1916.

O problema do isco foi, aliás, um dos mais debatidos na época. Com efeito, a pesca dependia da qualidade deste. Geralmente durante a campanha utilizava-se a lula, pescada de bordo, mas nas primeiras semanas, altura em que esta ainda não aparecia nos bancos, o principal isco utilizado era um molusco exportado pelos EUA, chamada clam (*Mya Arenaria*). Aliás, quando não era possível proceder à importação de clam, tinham os navios que aportar na América para se abastecerem, o que nem sempre era fácil, sobretudo durante a política Monroe. Assim durante algum tempo pensou-se mesmo na criação de um Viveiro Nacional em Aveiro, onde se promoveria a aclimação do clam ou de outras espécies convenientes. Dizia então Alberto Souto membro da Comissão de Pescarias da Câmara de Deputados e grande impulsionador desta ideia: «É urgente uma solução e essa solução seria a construção de um Viveiro Nacional, moderno e amplo, na ria de Aveiro onde se daria trabalho a muitos braços, onde se fomentaria a indústria aquícola, ensinando a remodelar as velhas piscinas e de onde sairiam os cardumes de ovos, embriões, alevins, as criações precisas para repovoar as águas da ria. E não só desta mas também das outras rias do país.

Perdoe-se-nos a divagação, mas tornava-se forçoso fazer ver as precárias circunstâncias em que vive uma grande parte das novas populações marítimas a que a indústria bacalhoeira e o repovoamento das águas pode trazer grandíssimas vantagens e para quem até mesmo da cultura, pesca e preparo dos iscos podem resultar apreciáveis benefícios.

Vimos a quanto monta a despesa feita em iscos pelos navios portugueses que se dirigem ao Grande Banco da Terra Nova.

Essa despesa não é hoje, com 40 barcos que possuímos, inferior a 25.000 escudos.

Aumente o número de navios, nacionalize-se a indústria e calcule-se a importância da cultura dos iscos nas nossas areias salgadas.

Serão em breve 100.000 escudos ou mais ganhos não só pelo Estado ou pelos particulares que fizerem as primeiras culturas nos seus estabelecimentos, mas pelas classes marítimas das nossas praias que terão uma nova e rica pesca a explorar ⁽³⁾.

(3) Souto, Alberto, p. 31.

2 — Condições de trabalho

a) Recrutamento e salários

A tripulação dos bacalhoeiros era composta da seguinte maneira: capitão, piloto, marinheiros-pescadores, cozinheiro e um ou dois moços. Entre os marinheiros-pescadores, há que referir os escaladores, os salgadores, os simples pescadores e os verdes que eram aqueles que se iniciavam na pesca. Por vezes apareciam também alguns tripulantes com funções mais específicas: Troteiro, Cabeças, Porão, Garfo, Celhas, etc.

Os capitães e pilotos eram na sua grande maioria originários de Ílhavo e nesta época raramente possuíam o curso da Escola Naval. Os pescadores eram recrutados em vários pontos do país através de engajadores que por altura da 1.ª guerra recebiam 1\$000 réis por cada engajado. Era então frequente cada capitão ter o seu engajador. Antes de cada campanha era recrutada uma nova tripulação, na qual participavam frequentemente marinheiros-pescadores do ano anterior.

Na época que estudamos agora, os pescadores eram essencialmente originários das regiões de Figueira da Foz, Aveiro, de Sesimbra e do Algarve em particular da Fuzeta. Note-se também que grande número eram açorianos, devendo neste caso o navio fazer escala nos Açores, para recolher e largar parte da sua tripulação. Infelizmente não existem estatísticas exactas sobre a origem das tripulações em serviço nesta época. Apenas podemos confirmar através do ficheiro do Grémio dos Armadores que os pescadores de bacalhau nascidos entre 1890 e 1899 se repartiriam da forma expressa no Mapa 1.

Aquando do recrutamento nesta época, não passava o tripulante por qualquer inspecção médica, o que não deixava de levantar sérios problemas.

Lendo o acordo entre as empresas da pesca do bacalhau, em vigor por altura do início da 1.ª Guerra Mundial, podemos conhecer os salários praticados então, assim como o sistema de avanços e de gratificações^(*).

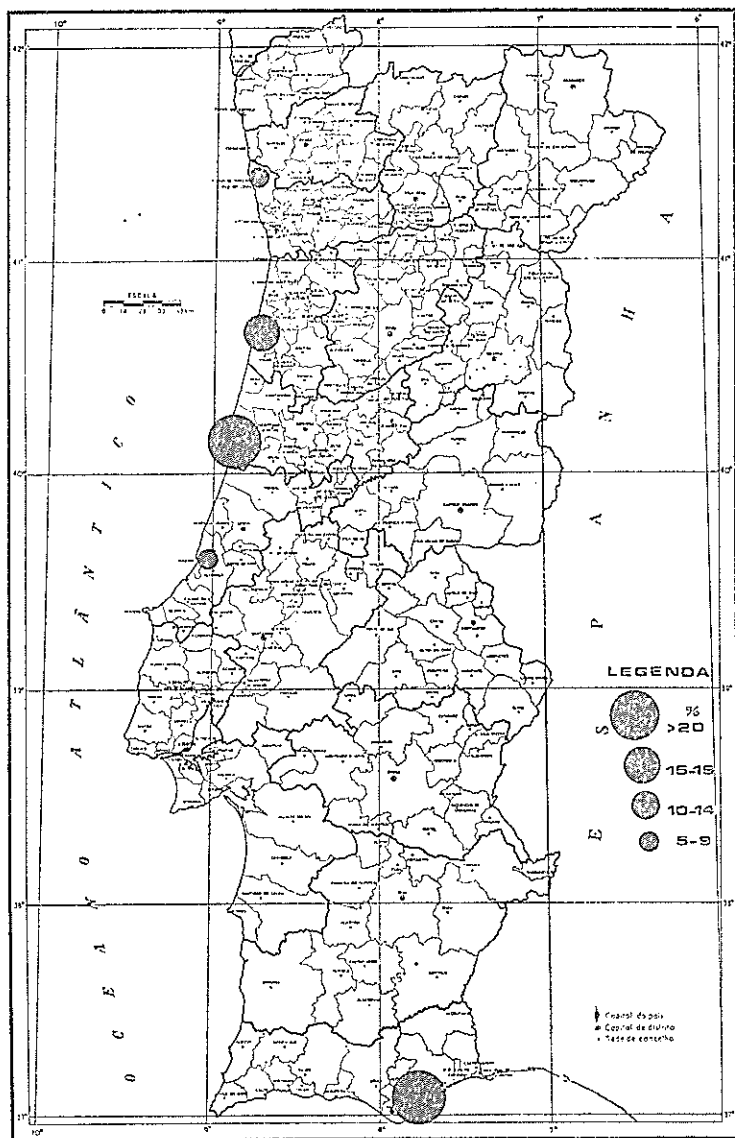
Quanto aos capitães, as soldadas eram estabelecidas relativamente à quantidade de bacalhau seco pescado, servindo de base um conto de réis por carga máxima de cada navio.

Mas estipulavam também que a carga máxima do navio era calculada no princípio que a cada pescador correspondia

(*) Oliveira, Bernardo Ferreira, Notas respeitantes à navegação do iate português «Açor».

MAPA 1

Naturalidade dos pescadores nascidos entre 1890 e 1899



Fonte: Ficheiro do G. A. N. P. B.

90 quintais de peixe seco. Caso os navios trouxessem uma carga superior ao estipulado, os capitães recebiam além do seu ordenado de 1000\$000 um excedente em proporção. Isto independentemente da tonelagem do navio por forma a não prejudicar os capitães dos navios mais pequenos.

Os capitães recebiam ainda, durante os meses de inverno, quantias que variavam da seguinte forma: em Lisboa 800 réis diários, e na Figueira, Porto e Aveiro 1\$000. Se porventura tivessem de navegar (mudança de porto, frete, etc.) recebiam ainda 400 réis para alimentação.

Apenas os capitães podiam beneficiar de licença com vencimento até 30 dias, mas isso era dependente da conveniência da empresa.

Quanto aos pilotos, as soldadas eram de 40\$000 réis mensais mas conforme as informações do capitão, podiam subir até 50\$000 réis.

Os marinheiros-pescadores recebiam, segundo o acordo, da seguinte forma: os chamados pescadores de emprego 160\$000 e os maduros 140\$000 por campanha.

Quanto aos verdes, moços e ajudantes de cozinheiro a soldada não era estipulada, não podendo no entanto os pescadores verdes receber mais de 110\$000, sem direito a passagem de regresso à sua terra, no fim da campanha. Apenas as empresas do Norte estavam autorizadas a pagar o regresso até Lisboa aos pescadores do Sul. Quando trabalhavam no barco ancorado, no porto de Lisboa, recebiam 15\$000 réis mensais incluindo alimentação.

Os valores apresentados neste acordo não variavam com efeito grandemente daqueles que podemos constatar nas

QUADRO 17

Salários das tripulações dos navios bacalhoeiros no princípio do século XX segundo o diário do «Açor»

	1908	1910	1912	1913	1914	1915
Pescador					160\$00	
Salgador	200\$00	200\$00	180\$00	200\$00		200\$00
Escalador	200\$00	200\$00	180\$00	200\$00		200\$00
Maduro	170\$00	170\$00	150\$00	135\$00	140\$00	170\$00
Verde			115\$00	115\$00	110\$00	120\$00
Moço		50\$00	70\$00	55\$00		65\$00
Piloto		315\$00		380\$00		380\$00
Cozinheiro		310\$00	330\$00			

Fonte: Oliveira, Bernardo Ferreira. Agenda de bordo do iate português «Açor», 1910-1916.

contas do «Açor». Apenas notamos que os salários dos cozinheiros eram quase iguais aos dos pilotos. No quadro 17 apresentamos estes valores.

Um dos elementos mais importantes na forma de pagamento era a existência de avanços pagos antes do embarque e que ligavam de uma forma estrita o pescador à obrigação de embarcar. Se, por um lado, podia facilitar a vida da família em terra até ao regresso da campanha, por outro lado criava um compromisso dificilmente revogável, mesmo quando o pescador por qualquer razão não pudesse embarcar. Estes avanços eram abonados da seguinte forma:

Pescadores de emprego até	50\$000
» maduros »	40\$000
» verdes »	30\$000

Os cozinheiros cujo salário era decidido pelo capitão podia receber como avanço até 80\$000 réis.

De modo geral eram dados 50 % destas somas na 1.^a quinzena de Fevereiro e os restantes 50 % no acto da matrícula.

Nota-se que este acordo impedia as empresas de abonar qualquer outro montante, mesmo a título de empréstimo, sob pena de penalidades que podiam ascender até 1000\$000.

Todos os tripulantes beneficiavam em geral de tais avanços que eram aliás complementados pelo fornecimento de vestuário, óleo para a sua impermeabilização e tabaco.

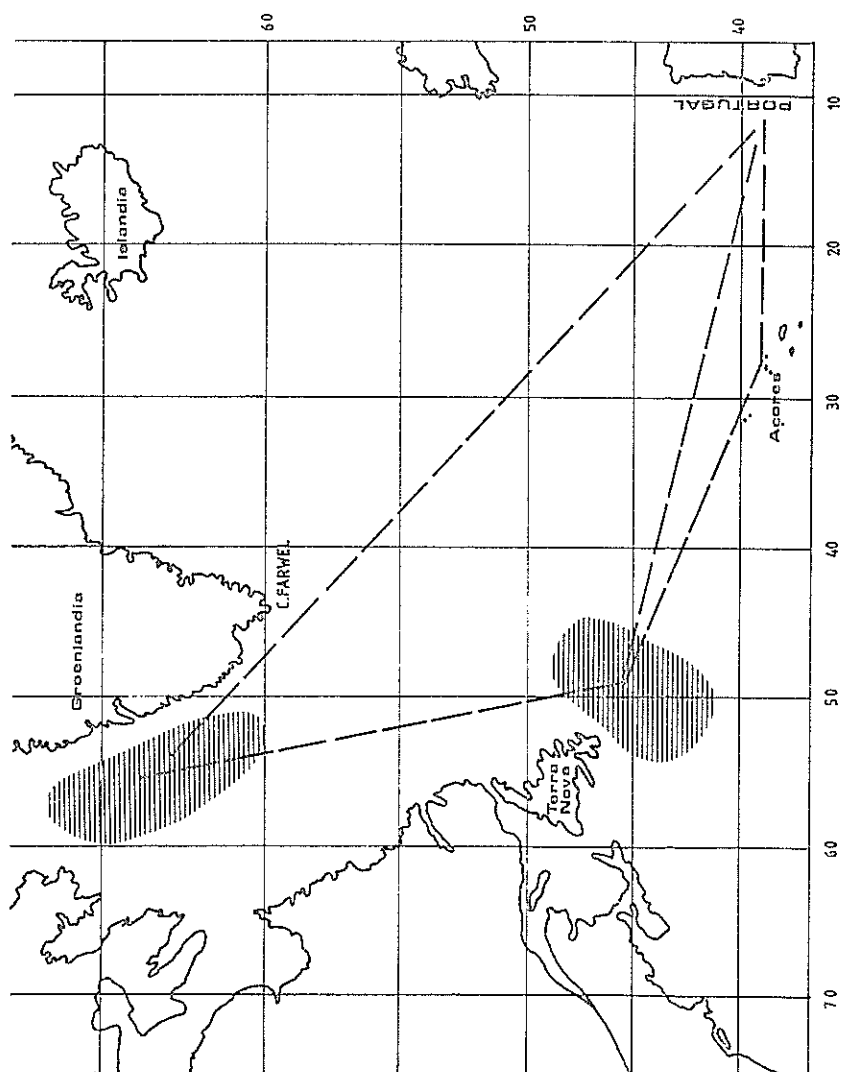
É também importante referir que nenhuma empresa poderia receber nos seus navios, tripulantes ou pescadores de qualquer dos navios das outras empresas, sem que tivesse passado um ano, após a saída do tripulante salvo se fossem portadores de um certificado passado pela primeira empresa. Este certificado seria no entanto apenas passado, se a saída do pessoal fosse de comum acordo, ou quando participada antes do fim de Janeiro.

Todos os oficiais e tripulantes podiam beneficiar de uma caixa de socorros organizado no acordo em questão da seguinte forma: as empresas contribuíam com 10 réis por quintal de peixe verde nas pescas até 2.000 quintais de cada navio, 15 réis de igual forma nas pescas mais de 2.000 quintais e 20 réis nas pescas superiores a 4.000 quintais.

Os socorros destinavam-se àqueles que, acometidos de doença grave, não pudessem embarcar, quando já tivessem mais de 2 anos de serviço em qualquer empresa a contar da data da assinatura do acordo. Todos os socorros seriam prestados no local da residência dos necessitados.

MAPA 2

Locais de pesca da frota bacalhoeira portuguesa



b) Os bancos da Terra Nova e a navegação

As zonas de pesca frequentadas pelos pescadores portugueses situavam-se nesta época, essencialmente no Grande Banco, o qual fazia parte do Banco da Terra Nova. Como veremos só mais tarde se pescou nas águas da Gronelândia e se fizeram tentativas noutros locais. (Ver mapa 2.)

Os outros Bancos, canadiano e americano mais a oeste, só raramente eram visitados pelos veleiros portugueses. Aliás os barcos americanos eram explorados exclusivamente pelos pescadores desta nacionalidade.

Em todos eles no entanto as condições climatéricas eram extremamente rudes.

Pelo Diário do Açor podemos ver que entre 1910 e 1916 foi totalmente impossível arriar os dórís devido ao mau tempo, em média 25 dias por campanha, as quais foram inferiores a 120 dias.

Neste mesmo diário encontramos frequentes referências ao estado do tempo desta natureza.

Note-se que só se arriavam os dórís em casos extremos, mas isso não quer dizer que só se pescasse nos dias de bom tempo. Muitas vezes, as condições de tempo eram tais, que a vida perigava fortemente. Nevoeiro, vaga, vento eram quase o «pão nosso» de cada dia.

Sobre este assunto diz-nos Oliveira Leone: «Aos armadores de pesca vivendo sob a impressão de bem estar que nos traz um céu de um azul quasi permanente, parecerá um género de sport agradável tudo isso que ahí fica escripto, mas se com um pouco de conhecimento do que é o mar nos transportarmos as paragens agitadas da Terra Nova e trocarmos a luz vivificante do nosso clima pelas trevas do nevoeiro humido que alli reina quasi permanentemente, chegaremos à conclusão de que a pesca do bacalhau é um dos mais rudes misteres que se pode impor ao marítimo, e que não se pode regatear a admiração por esses heroes obscuros, cujos actos de bravura e de coragem, abnegação e sacrificios comporiam uma epopeia em cada viagem que fazem, se não se passassem em um meio isolado do resto do mundo que lhe poderia traduzir em palavras tudo quanto de sublime se encerra na sua mudez.

Raras as vezes a pesca se faz em tempo regular. A maior parte das vezes pesca-se com vaga, que constantemente balança a embarcação, enxarcando tudo com a salceirada incessante.

Agosto de 1913

- dia 1 Comei barra comar. Comei sem, o mar de gozto. bon tempo
- dia 2 Bon tempo. Sto. Anão ha breje bon.
- dia 3 Chamamos ar do h. 3:30 a rebreear. O cunipito de garras, ainda estavam a andar al dary. Secreto nos ti-nha o furo de ar. Fogo de ar. e muito refresem.
- dia 4 6 horas robar barra el rijo levantando logo. Mas. Sto. Anão começavam alguns arcos a garrar e abo. tempo bon. Sto. Anão de noite estavam ja a par com o estantillur e muito breje. Virando a descer ar quinadas. Demos mais um galto e ficam os pela albeta de 80, o tanto robar para el h e ficamos ar entamente um di- anto. tendo de a. morto H. boia ainda pela sua barra e a sua amarra sobre ar outras boias.
- dia 4 Conservaram-se todo o dia ar navios no entamento um lo outro estendo ar em constante vigilia, fazendo amas- tes, e um homem rumare de machado em frente para contar amarra as primeiras rinal.
- O Solis. contem, ar contem-re-ite a amarra no. M. lps. O vento e el h. O Progresso 2. contem a amas- na porta aritar o Mar co. M. lps.
- De tarde enfim ar tempo e o mesmo vento comegou a rebreear mais e o barometro descendo lentamente.
- dia 5 6 horas robar barra el rijo levantando logo. Mas. Sto. Anão começavam alguns arcos a garrar e abo. tempo bon. Sto. Anão de noite estavam ja a par com o estantillur e muito breje. Virando a descer ar quinadas. Demos mais um galto e ficam os pela albeta de 80, o tanto robar para el h e ficamos ar entamente um di- anto. tendo de a. morto H. boia ainda pela sua barra e a sua amarra sobre ar outras boias.
- dia 5 6 horas rebentam amarra. os estantillur que se- pon- hiam a tumbro. e aritar que se contem a ar. Sto. Anão. notamos que ar bombas de. proas estavam

iniciadas com o sal a ponto de ficarem os comos
cheios até cima. Tirou-se imediatamente o sal
da para das bombas, do lado que tinha uma ran-
teira e vinha que foi uma cresta, a da proa para
caverna das bombas, que caiu deixando a respectiva
abertura por onde caia o sal enchendo a caverna.
Remediu-se o mal e as bombas funcionam bem.
Hoje 2 dias e 2 noites que fazemos quartas com me-
tade da tripulação e 1 oficial.
dia 6
El que continua presilha e o mar. Hoje as 8 h
já amanha avistamos a umas 23 milhas das 34 que
aqui estavam e entre 23, poucos estão no seu
lugar. As 14 restantes, continuam no rebufo. Mas
a amara.

Com frequência é-se obrigado a abandonar a pescaria e fugir para bordo ao apontar de um aguaceiro que ameaça fazer engolir pelo mar o frágil dori e o seu arrojado tripulante.

Passou o mau tempo vem a cerreção. Passam os ouvidos a desempenhar o papel da vista para não perder a orientação e poder distinguir entre muitos o som do sino do seu navio;

Mas o inverno não cessa com a entrada a bordo. Continua o balanço e o mar a enxarcar tudo desfazendo-se contra o casco do navio fundeado ou de kapa.

O alarme é constante, bem encarnado na machadinha sempre prompta a cortar o virador⁽⁵⁾.

Por sua vez Carlos Brandão junta: «Mas nos dias de nevoeiro, quando nem o capitão vê os seus duros, nem os pescadores podem ver o navio, como chamá-los? Disparando um tiro com a pequena peça de que todos os navios andam munidos, e tocando mais a miúdo o sino ou a buzina de fole, a que no Banco chamam fagone. Então eles aí vêm, uns após outros, surgindo da névoa, já perto do navio, guiados pela agulha ou pelo som conhecido.

Mas às vezes faltam alguns; em vão se espera por eles até à noite, não aparecem. E não é possível socorrê-los!

O pescador perdido no nevoeiro, que não encontrou o navio, tem de fundear novamente e de passar uma noite nessa

(5) Leone, João Carlos d'Oliveira, 1903, pp. 20-21.

frágil embarcação onde mal se pode estender, sem nada que o abrigue, a tiritar de frio: na manhã seguinte, se o nevoeiro continua, enchendo-se de coragem pega novamente nos remos ou iça a vela e, guiado mais pelo instinto do que por outra qualquer indicação, ele aí vai à toa em busca de um douro ou de um navio que o recolha e lhe dê de comer. As vezes engana-se e, vencido pela fome e frio, abandona-se à sorte, levado ao sabor das ondas nesse douro que lhe serve de esquite, ou então, sobrevivendo o temporal e cheia de água a casquinha de noz, luta com as ondas até de todo perder as forças. Uma vez um navio encontrou um douro boiando, de fundo para o ar; achado vulgar; mas ao iça-lo acharam-no muito pesado: crispada na borda estava a mão do pescdor cujo cadáver pendia da embarcação de que nem a morte o separara»⁽⁶⁾.

Outra ameaça constante é a dos *icebergs*: «montes de gelo que a corrente fria traz do Oceano Ártico e que são frequentes no Banco em Junho. Quer o navio navegue, quer esteja fundeado, o abalroamento com o *iceberg* que não pode evitar de noite ou com nevoeiro, é sempre fatal. Ainda há bem poucos anos se perdeu assim o Golfinho, da Figueira da Foz, cuja tripulação se poudo salvar a muito custo nos dourous»⁽⁷⁾.

Mas talvez ainda seja pela boca de um antigo pescador José Troia de Aveiro que podemos ver melhor o verdadeiro significado de um dia de tempestade, por volta dos fins dos anos 20.

«Nessa viagem houve um ciclone íamos morrendo todos. O capitão, disse para a gente: Vamos amarrar aquele pano que a gente vai ter temporal.

O mastro era de vergas.

Fomos amarrar o pano, amarramos nas vergas.

Começa a crescer o tempo..., começa a crescer o tempo... começa a crescer o tempo! Veio uma volta de mar, que estava eu e o meu irmão, estávamos assim à popa. Estava uma pilha de botes aqui, veio um cachão de mar, atirou a pilha de botes, de uma borda para a outra, aleijou o meu irmão. Eu agarrei-o e fui levá-lo para o beliche para o esfregar. Daí por um bocado veio uma volta de mar, olha... íamos a correr à bia, veio uma volta de mar... levou a gaiuta, levou a roda do leme, levou os botes todos para a proa, foi tudo parar à proa, o bóí foi tudo levado.

Quando vim cá cima vi aquilo tudo partido. Ai c'um filho da puta! O que foi isto?

⁽⁶⁾ Brandão, Carvalho, s/d, p. 28.

⁽⁷⁾ *Idem*, p. 30.

O contramestre era o João M., agarrou-se ao varandim quando viu vir a volta do mar, que os braços ficaram todos como o carvão... negros... Partiu as pernas a dois homens que vinham ao leme. Ao depois, o capitão a gritar, lá vem à carreira para cima. Antes disso o vento era tão forte... era tão rijo, que começou a desamarrar os panos lá em cima e o capitão a gritar que amarrassem os panos.

Quem é que ia lá acima? ...Com um temporal daqueles!... E o navio quando dava o rolo ia quase com as vergas à água e depois dava para o outro lado.

Quem é que lá ia acima?... Quem é que lá ia acima?...

Começou ele: — Ó Zé acode-me àquele pano que a gente desarvora o navio. E eu vou assim para o meu irmão:

— Armindo, anda num instante ali a baixo vamos ali à ramada com estas *bossas*.

— Anda a cima, vai tu adiante de mim.

Eu ia atrás dele com medo que ele caísse... chegámos lá acima no mastro, deixei-o no terço, entre o mastro e a verga e eu agarrei nas bossas e fui lá para a ponta da verga amarrar o pano.

Muita lambada apanhei eu do pano. Fiquei com a cara toda partida toda cheia de sangue... amarrei o pano lá quando eu pude... lá tanto andei... lá tanto andei que o amarrei..., amarrei-o. Depois, viemos para baixo.

Chegámos cá abaixo viemos cá à ré quando veio esse cachão que aleijou o meu irmão.

Vim cá para cima, quando veio essa volta do mar que levou então tudo. Estava eu lá no rancho mais o meu irmão. Veio aquele barulho, vim cá para cima, estava o convés todo partido, todo escangalhado. Foi quando começa o capitão para mim: — Ó Zé! pega numa tábua e encerado para tapar o balroi. Lá fui, arranjei, preguei-a.

Vai o capitão assim para mim: — É uma alavancazinha assim. Meti-a na *cachola* do veio que era da roda do leme.

Num buraco daqueles meteu-se lá a alavanca e começou a governar, enquanto eu andei a tapar o *bói* com o encerado e com tábuas, de noite escuro, já de noite... era um temporal desgraçado!...

— Zé agarra aqui na alavanca e governa o navio, governa com as orelhas.

Era de noite, escuro, não tinha agulha não tinha nada, era o vento quando começava a dar numa orelha e não dava noutra, virávamos logo para o outro lado. Era governado pelas orelhas e era mesmo assim... o vento sopra aqui por trás das nossas orelhas.

Estava lá um filho, que era o último que me apareceu, o filho do encarregado da Póvoa, era o Zézito tinha dezasseis anos, era moço, foi o único que me acompanhou.

Zé! vai acolá a um bote, tira uma bossa e amarra ali naquele cabeçaço (era aquele que tinha o navio à ré).

Eu ia aqui, estava o cabeçaço ali, ele amarrou dacolá e eu a governar com a alavanca.

E disse eu para o rapaz: — Agarra-te à corda e olha para trás. Quando vier uma volta do mar, diz a mim. Mas felizmente... nunca veio...» (informação oral de José Troia).

Todos estes perigos eram ainda reforçados pela passagem frequente de navios que faziam a ligação entre a América e a Europa.

«É o terror dos pescadores, o pesadelo desses dias e noites mergulhados em névoa; e quando ouvem o som rouco de um apito de vapor a aproximar-se, quando veem surgir perto a sua sombra fantástica, não há um só, por mais afoito aos perigos, que não trema sentindo a morte passar tão perto.

Se é um navio cortado em dois ainda pode haver esperança de socorro; mas quando a proa do monstro toca um frágil douro, aí do pescador: o monstro passa, sem mesmo saber que lhe roubou a vida.» ⁽⁸⁾

c) A faina da pesca

A faina propriamente da pesca, tal como se praticava nesta altura e como durou em parte até ao 25 de Abril de 1974, é denominada por método inglês, que Baldaque da Silva já descrevera em 1892 da seguinte forma: «O systema inglez, mais usado pelos nossos pescadores, é a pesca à linha de mão, munida de um único anzol.

Para pescar por este processo requiere-se o emprego de muitas embarcações pequenas a que dão o nome de waris ou canôas, tendo cada navio doze a dezoito d'estas embarcações» ⁽⁹⁾.

Estes waris são os dóris. Essas embarcações tinham um comprimento que variava entre 4 a 5 metros e pesavam entre 80 e 100 quilos. No princípio do século esta medida era ainda inferior pois podia descer até 3,60 metros. O fundo era chato, fusiforme e com a borda bastante inclinada para fora. Geralmente era importada dos Estados Unidos mas progressiva-

⁽⁸⁾ *Idem*, p. 20.

⁽⁹⁾ Baldaque, 1892, p. 176.

mente passaram a ser construídas no país. O interior é dividido em três partes por meio de anteparas amovíveis por forma a poder encaixar uns nos outros quando se arrumam a bordo. Cada dóri pode levar pelo menos 300 quilos de peixe.

A preparação do dóri e dos apetrechos (palamenta) é feita pelo próprio pescador geralmente durante a viagem até ao Banco. Assim preparavam o mastro, a vela, os remos, forquetas, bancos, vertedor, boça, ancorote, fateixa, rodo, e evidentemente as linhas com as chumbadas e anzóis.

Assim preparados, eram arrumados de novo em pilhas (espalhes) para na altura exacta serem lançados ao mar por meio de dois ganchos de ferro (teques) e duas alças situadas nos extremos do dóri. Munido de alguns alimentos, o pescador afastava-se então do navio, por vezes mais de 1 milha, à vela ou a remos e começava a pescar. Lançava um ancorote e largava no mar duas linhas, uma de cada lado do dóri e de pé segurando nestas esperava até sentir o peixe picar. A posição de pé, se bem que exigisse prodígios de equilíbrio, acabava por ser mais segura que sentada pois facilitava os movimentos na altura de dar a linha quando o peixe mordida.

O isco utilizado era o clam, mas por vezes, utilizavam-se aves marinhas (cagarra), caçadas na altura ou mesmo pequenos animais encontrados no estômago dos primeiros peixes pescados. O isco preferido pelos pescadores era no entanto a lula pescada de bordo, também com linhas de mão munidas de uma toneira ou gig. Este instrumento era composto por uma parte de chumbo cercada de alfinetes onde as lulas ficavam agarradas pelos tentáculos: «Desde fins de Julho há sempre no mar uma linha para a lula, dia e noite; enquanto os pescadores estão fora ficam de vigia à lula o cozinheiro, um moço, o piloto ou o próprio capitão, e durante a noite é esse serviço feito pelos homens de quarto. Logo que o vigia dá conta de uma lula presa no gig é sinal que está passando um cardume pelo navio; se é de dia e os douros estão fora, iça-se o quadro de sarapilheira mas a tope, para que venham mais depressa; se é de noite acorda-se toda a gente.

E então, estendidos ao longo da borda, cada um com a sua linha, faz-se provisão da isca para poder continuar a pesca do bacalhau. Para se compreender que a pesca da lula tem tanta importância como a do bacalhau, basta dizer que a gratificação para o primeiro homem que apanhar uma lula é a mesma que para o primeiro que trazer para bordo o douro cheio de bacalhau: uma garrafa de aguardente»⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Brandão, Carvalho, s/d, pp. 36-37.

Sendo o clam um produto caro e importado e que era levado em quantidades que não permitiam basear a campanha só nele, uma boa pesca de lulas era, assim, a garantia de uma boa pesca de bacalhau.

Por forma a obter também outros tipos de isca pescava-se o capelim e o sandilho utilizando um gig com seis ou mais anzóis.

Enfim, quando não era possível obter isco algum, pescava-se com um instrumento denominado zagaia, composto por uma parte de chumbo e anzóis. Este aparelho devia ser agitado constantemente. Quando o peixe se aproximava era apanhado pelo movimento e caso não conseguisse fugir a tempo, era puxado para bordo. No entanto se ficava apenas ferido acabava por afugentar os outros, tendo o pescador que mudar de lugar.

Falámos atrás da forma como a bordo do navio se podia sofrer com o tempo. Pensemos agora quão difícil seria navegar e o trabalho a bordo de um dóri, pois uma simples vaga podia facilmente virá-lo num instante. Casos houve em que estes foram virados por baleias. No entanto nas publicações da época e até mais recentes era frequente ler discursos desta natureza que procuravam iludir a dureza da faina:

«Embarcação traiçoeira para o inexperiente, é o dori para um pescador hábil um barco seguríssimo, e com uma resistência para mar e tempo, muito além do que se poderia esperar das suas reduzidas dimensões...

O dori fá-lo ágil e torna-o equilibrista, uma das melhores gymnasticas para o desenvolvimento do corpo, além de lhe preparar o estômago e a cabeça para resistir efficazmente ao enjôo.

O facto de trabalhar constantemente quasi, mergulhado em cerração mais ou menos densa, desenvolve-lhe enormemente o instinto marítimo, habilitando-o a orientar-se e a navegar no seu dori de um ponto para o outro sem outra agulha mais que a esteira instável do seu barco»⁽¹¹⁾.

Durante a pesca, caso o capitão entendesse que o estado do tempo o justificava ou que a pesca por aquele dia estava finda, mandava chamar os pescadores por meio de uma bandeira içada a meio mastro ou fazendo accionar uma buzina denominada fongone. Então de regresso ao barco havia que tomar providências para que o dóri não se esmigalhasse contra o casco do navio. Depois de içado a bordo o produto da pesca, começava o trabalho da sua preparação.

(11) Leone, João Carlos d'Oliveira, 1903, p. 7.

O peixe era posto dentro de uma espécie de grandes caixas denominadas quêtes por meio de forquilhas chamadas garfos.

Daqui o bacalhau passava para as mãos do troteiro cujo serviço era «degolá-lo e abri-lo com uma faca de 2 gumes a que chamam trota (em inglês throater), passando-o logo ao quebra-cabeças o qual, depois de lhe ter tirado as vísceras, por meio duma pancada lhe parte a espinha separando a cabeça, e o empurra para o escalador.

Cada mesa tem um buraco por onde caem para uma selha e os fígados a que os pescadores chamam lêvas, sendo mais tarde passados para cascos onde se vão desfazendo em óleo que flutua, enquanto de tempos a tempos se tira por um orifício perto do fundo, a gueira, que é a água com os restos decompostos dos fígados.

Das mãos do quebra-cabeças passou o bacalhau às do escalador, munido de uma faca de um só gume, que o abre completamente e o limpa tirando-lhe a parte superior da espinha, dando-lhe finalmente a forma que lhe conhecemos e atirando-o para dentro da selha de lavagem.

Estes serviços sucedem-se continuamente, sem descanso, durante horas, apesar do balanço, do frio, do vento, da chuva, da salceirada do mar que galgando a borda encharca tudo. No fim da escala que quase sempre entra pela noite, à luz de lanternas de petróleo, é o convez baldeado, lançando-se ao mar todos esses restos imundos a que os pescadores chamam a gueira; mas apesar disso, ao fim de poucos dias de pesca o navio enche-se de um cheiro nauseabundo, que os pescadores acabam por não sentir, mas que seria imensamente repugnante para quem pudesse então entrar a bordo.

O que mais preocupa os pescadores do Banco, porque mais os faz sofrer, são as feridas nas mãos. O frio intenso e a água salgada incham-nas, enrijam-nas; enchem-nas de frieiras que em breve formam chagas, nos dourados, com as mãos sempre encharcadas do alar das linhas, não é possível usar luvas; defendem-nas então do roçar cortante da linha com umas tiras fechadas de lã ou de borracha a que chamam néplas, mas os dedos sempre ficam expostos. As feridas das mãos são o grande martírio dos pescadores do bacalhau.

Por mais arriscado e violento que seja o trabalho da pesca, por mais custoso e repugnante que seja o dos escaladores, nenhum deles se pode ainda comparar com o dos salgadores no porão. A grande escotilha, quasi completamente tapada por causa da chuva e do mar, deixa passar apenas uma frouxa claridade; de noite umas pobres velas mal rom-

pem a profunda escuridão. De rastros sobre o peixe, depois de terem estendido cuidadosamente uma nova camada, os salgadores, tendo tomado um punhado de sal, espalham-no sobre o bacalhau.

O que esses desgraçados sofrem, durante as horas que ali passam nessa atmosfera irrespirável que os cega, com as mordeduras do sal na carne viva das mãos, só eles o poderão dizer. Mas, no regresso, as suas lástimas devem ter sido tantas e há tantos séculos, que em algumas povoações de pescadores as mulheres dizem aos filhos pequenos quando eles fazem maldades:

— «Se não tens juízo, mando-te embarcar de salgador num navio de bacalhau» ⁽¹²⁾.

Todas estas tarefas se passavam entre as quatro da manhã e duravam por vezes até à meia-noite ou mais. Mas se estavam de vigia, esta era tomada sobre o tempo de descanso. Também quando o pescador tinha o azar de deixar ensarilhar as linhas, só depois da escala feita, é que voltava junto do seu dóri para prepará-las para o dia seguinte.

d) A assistência nos bancos

Durante muitos anos a assistência que os pescadores recebiam durante a campanha foi sempre muito rudimentar.

Por um lado, a farmácia de bordo e a competência do Capitão neste domínio eram reduzidas e por outro lado, nem sempre se previa a tempo os acordos necessários para que os pescadores pudessem beneficiar do serviço dos barcos franceses que se deslocavam aos bancos para apoiar a frota francesa.

Quanto à farmácia ela era composta por emplastro americano «cuti-cure» para as doenças das vias respiratórias, «pain-Killer» para as cólicas intestinais, bálsamo inglês e unguentos para as feridas, pastilhas de sublimado e água oxigenada.

Num relatório de 1922 do médico do navio Saint Jeanne D'Arc faz-se referência aos pescadores portugueses deste modo: «Tivemos de tratar muitos pescadores portugueses. O seu recrutamento parece-nos muito defeituoso.

Em 13 doentes que hospitalizei, 5 eram tuberculosos pulmonares, iminentemente contagiosos; vários tinham hemopti-

⁽¹²⁾ Brandão, Carvalho, s/d, pp. 36-37.

zes, tendo morrido um a bordo no 2.º dia de hospitalização. Vi doentes que, depois da sua partida de Portugal, eram incapazes do menor trabalho; examinei outros atingidos de afecções necessitando hospitalização que os capitães ou eles próprios recusavam» (13).

Não é pois de admirar a forma como foi recebido o navio Carvalho Araújo, quando pela primeira vez, em 1923, se deslocou aos bancos com um serviço médico e de correio a bordo.

«A assistência torna-se absolutamente indispensável, absolutamente precisa. De longe, por mais que se idealize, por mais que se procure imaginar o que poderá ser a existência de pescadores portugueses nos bancos da Terra Nova, nas circunstâncias e condições em que, até agora, se tem encontrado, nunca será possível bem ajuizar o que esses infelizes passam e sofrem nessa vida horrorosa de todos os dias, cheia de trabalhos violentos e extenuantes e de perigos variadíssimos e quasi que permanentes!

Para bem se avaliar esse viver extraordinário excepcional é necessário ir de perto, vêr e observar directamente o que ali ocorre e então sentir-se-há o abandono criminoso a que tem sido votado esse numeroso grupo de desgraçados que por necessidade, aventura ou inconsciência, se sujeita a trabalhar durante meses, entregues a si próprios, em uma região falha de todo o socorro.

Em circunstâncias normais a chegada de um dos nossos vasos de guerra junto aos bacalhoeiros portugueses produziria, naturalmente nas tripulações um contentamento enorme e plenamente justificado; mas naqueles em que se encontravam completamente abandonados de qualquer ajuda, convictos de nunca, dali poderem mandar notícias às suas famílias, de nunca, até ao regresso às suas terras, saberem o que se estava passando em suas casas, a inesperada aparição do Carvalho Araújo provocou nessa gente rude, muitas lágrimas de enternecimento e, por vezes, o entusiasmo deveras significativo!

A bordo os capitães manifestavam-se comovidamente, com reconhecimento pela iniciativa tomada; por entre os doris que pescavam longe, o cruzador passava, os pescadores acenavam com os chapéus, davam palmas, gritavam vivas e berravam frases ingénuas de muita gratidão por essa assistência nossa, há tanto tempo pedida mas nunca satisfeita, que agora viam efectivar-se!» (14)

(13) Borges, Carlos Augusto Rodrigues, 1926, p. 22.

(14) *Idem*, pp. 5-6.

E o médico juntou sobre este primeiro contacto, as suas impressões: «... chegámos na madrugada de 27 a Virgin Rocks, nos bancos da Terra Nova.

Encontravam-se aí alguns veleiros portugueses e S. Ex.^a o comandante resolveu iniciar o serviço de assistência de que vínhamos incumbidos.

Ao amanhecer o nosso cruzador foi invadido por uma multidão de doris, e só quem presenciou esse quadro pode aquilatar da alegria que chegava às lágrimas, daqueles rudes homens do mar, que pela primeira vez e alguns há, que têm dezenas de anos ali nos bancos, viam tremular a bandeira da Pátria, que lhes levava notícias dos seus, e a certeza de mãos amigas dispostas a socorrê-los, animando-os e encorajando-os do seu duro mester» ⁽¹⁵⁾.

E no seu relatório afirmava ter encontrado pescadores com doenças de estômago, pulmões, infecções: «Quando navegávamos para o Sul, vimos um lugre que pedia para desembarcar doentes. Aproximamo-nos dele, verificando então ser o lugre português «Pescador». Dentro em pouco entravam a bordo o capitão e um doente, o pescador Luis G., da Figueira da Foz.

Examinando-o, constatei tratar-se de uma broncopneumonia grave com completa hepatização das bases pulmonares.

Informei o comandante do estado do doente, ficando este a bordo em tratamento. Soube que há cinco dias se encontrava doente, sem medicação alguma, metido num cubículo sem luz e sem ar, e tendo por dieta a alimentação de bordo» ⁽¹⁶⁾.

Assim não era difícil concluir sobre a necessidade de enviar anualmente um navio para prestar assistência aos pescadores portugueses, tendo mesmo o Capitão do «Carvalho Araújo» defendido as características de um tal navio que deveria em seu entender ter uma tonelagem mínima de 2000 toneladas, uma velocidade não inferior a 10 milhas, bons porões de carga, tanque para a água, TSF, etc. ⁽¹⁷⁾

Por uma vez estes conselhos não caíram no esquecimento total. Misto de navio médico e de bacalhoeiro a história de Gil Eanes ia começar. E esta história começa durante a primeira guerra mundial quando o governo português ordenou, pelo Decreto 2336 de 23 de Fevereiro de 1916, a requisição dos navios alemães estacionados no estuário do Tejo. Entre estes

⁽¹⁵⁾ *Idem*, p. 18.

⁽¹⁶⁾ *Idem*, p. 18.

⁽¹⁷⁾ *Idem*, pp. 11-12.

encontrava-se um novinho em folha, o «Lahneck», pertencente à companhia alemã «Deutsche Dampfschiffahrts — Gesellschaft Hansa». Podia embarcar 2.000 toneladas de carga e navegava a 10 a 11 milhas por hora. De comprimento media 84,79 m e tinha um potente motor de 2.000 cavalos. Tal como o capitão do «Carvalho Araújo» *entendia!*

A 9 de Março a Alemanha declarava guerra a Portugal e o «Lahneck» não tornava a sair com a bandeira com que entrara no Tejo! (Sobre este tema utilizaremos largamente o trabalho de Amorim Loureiro «A História de um Navio» o Gil Eanes.)

Dias depois foi baptizado com o nome de *Gil Eanes* e posteriormente armado em cruzador auxiliar. A saída da doca onde fora modificado caiu na proa de um vapor francês e colidiu com outro norueguês, sofrendo e provocando avarias.

Seguidamente serviu como transporte de tropas e foi mais tarde fretado pelos Transportes Marítimos tendo servido na carreira dos Açores. Voltou à Marinha de Guerra em 1924 e participou no périplo de África incorporado na divisão colonial. De regresso a Lisboa, voltava a partir para o Oriente como transporte de tropas para Macau, já que a situação na China punha grandes preocupações ao governo português. A volta atracou em Lourenço Marques. Sorte para o Alto Comissário de Moçambique que a braços com uma greve dos ferroviários solicitou ao Gil Eanes 5 sargentos e 8 fogueiros «amarelos» para conduzir os comboios, 1 sargento artífice torpedeiro e 3 praças torpedeiros para a central eléctrica e 4 marinheiros para manobra de guindastes. Apesar da repressão, a greve continuou, até que foram presos 15 grevistas que o Alto Comissário mandou para bordo do Gil Eanes. Estes foram dias depois desembarcados e o navio pôde continuar a sua viagem até Lisboa.

Foi então que foi decidido adaptá-lo para poder ser utilizado na assistência à pesca nos bancos da Terra Nova.

Foi então até à Holanda para receber as modificações e em 16 de Maio de 1927 partiu para a Terra Nova, tendo regressado a Lisboa a 14 de Novembro. Esta viagem foi a primeira prestada por um navio português especialmente preparado para este tipo de trabalho. Pena que no ano seguinte em vez de largar rumo aos bancos, foi fundear em Belém, a 4 de Maio, onde embarcou 45 presos e uma mulher. Em Bolama, na Guiné, deixou os primeiros 20 e na Baía de Ana Chaves em S. Tomé, mais 25. Só pois no ano seguinte voltou à Terra Nova, depois de fazer escala nos Açores para deixar um destacamento militar.

Em 1930 realizou nova viagem à Terra Nova, mas no ano seguinte voltou à sua actividade de transporte de presos. 64 pessoas ligadas à revolta da Madeira embarcaram, assim como deportados para Timor. No Tarrafal recolheu mais 5 prisioneiros e em Bolama mais 14 «afectos também à revolta da Madeira». Em Luanda recebeu mais 10 prisioneiros e 2 timorenses repatriados. Em Moçambique desembarcou os 93 presos que dias depois regressaram a bordo mas só em número de 90 e 2 pistolas, logo apreendidas. Largados estes em Timor subiu o yangtzé-kiang à procura de refugiados que não apareceram. Só em 1937 partiria de novo para a 4.^a campanha na Terra Nova. Mas a partir desta viagem a história do «Gil Eanes» será tratada por nós mais adiante.

CAPITULO III

A PESCA DO BACALHAU DURANTE
O ESTADO NOVO

1 — Diagnóstico da crise na indústria bacalhoeira até 1934

Quando chegámos ao ano do golpe militar que iria dar origem ao Estado Novo, a situação da pesca do bacalhau em Portugal não era famosa. Apesar do aumento do número de embarcações registado nos anos anteriores, a produção nacional rondava apenas 10 % em relação ao consumo do país. O restante do bacalhau consumido era importado e representava a saída de verbas vultuosas. Lembremos, por exemplo, que em 1916 foi despendida uma verba de 4.789.129\$00 na importação deste produto e que 7 anos depois este valor subia para 123.775.924\$00. Quer dizer, que neste período a saída de divisas aumentou quase 30 vezes!

Basta pensar nestes factos, para compreender porque se assistia a um vivo debate, onde se procuravam soluções que permitissem diminuir as importações através de uma reorganização da indústria bacalhoeira. O diagnóstico da crise não era aliás muito difícil de elaborar de forma que, quando se dá o golpe de 1926, os dados do problema já estavam bastante clarificados.

Vejamos então qual era a situação desta indústria nos anos que antecederam o 28 de Maio.

O governo nomeou em 1921 uma comissão com o fim de estudar e propor um conjunto de medidas que conduzissem ao desenvolvimento da pesca do bacalhau ⁽¹⁾.

O trabalho desta comissão, da qual fazia parte o prof. Moisés Amzalak, foi tornado público no fim do mesmo ano no

(1) Amzalak, M., 1923, p. 35.

Congresso Económico Nacional, reunido na cidade do Porto. As conclusões então apresentadas consideravam que o problema devia ser dividido em 2 partes. Primeiramente expunham-se as medidas a tomar no caso da iniciativa privada e de seguida as medidas referentes à iniciativa do Estado. Estas medidas eram sintetizadas da seguinte forma: quanto à iniciativa privada era necessário que se organisassem empresas comerciais que se dedicassem à pesca de bacalhau e que se promovesse o fabrico nacional de barcos e de todos os artigos precisos para a mesma pesca.

Quanto à iniciativa do Estado era preciso:

1.º facilitar pela Caixa Geral de Depósitos e por outros estabelecimentos bancários, o crédito industrial a longo prazo às empresas de pesca de bacalhau e também àquelas que se destinassem à construção de barcos bacalhoeiros e outros artigos indispensáveis a estas pescas;

2.º isentar do serviço militar os mancebos que durante três campanhas sucessivas forem à pesca do bacalhau;

3.º facilitar o processo de matrícula do pessoal marítimo;

4.º reduzir os direitos de embandeiramento aos navios destinados à pesca de bacalhau;

5.º facilitar a aquisição de madeiras das matas nacionais para a construção de navios bacalhoeiros;

6.º ceder a preço reduzido terrenos do Estado e públicos para o estabelecimento de lavagens e secas de bacalhau;

7.º isentar o bacalhau nacional de todos os direitos alfandegários e bem assim como os impostos municipais;

8.º auxiliar e proteger o desenvolvimento das indústrias produtoras de artigos necessários à pesca do bacalhau;

9.º estabelecer prémios pecuniários para as tripulações dos barcos que maiores quantidades de bacalhau tenham pescado (?).

Assim estas medidas mostravam a necessidade de reorganizar a pesca do bacalhau, intervindo simultaneamente em vários níveis.

A nível dos meios de produção reorganizava-se o crédito para a construção de indústrias afins e de novas embarcações, para as quais se pedia facilidades, na aquisição de madeiras, ao mesmo tempo que se desenvolviam novas instalações de seca. Quanto à mão-de-obra, facilitava-se a matrícula e davam-se bonificações baseadas no produto da pesca. Libertavam-se também os trabalhadores do serviço militar para que estes

(?) *Idem*, p. 35.

se pudessem dedicar à pesca. Finalmente propunha-se uma política fiscal favorável ao desenvolvimento desta indústria.

Estas preocupações eram com efeito razoáveis, pois procuravam encontrar soluções para um diagnóstico que progressivamente não deixava dúvidas sobre a natureza dos problemas.

O almirante Oliver especificava numa tese apresentada no mesmo congresso alguns destes pontos. Segundo ele o governo devia dar um subsídio em escudos ouro por quintal de bacalhau pescado e salgado, capturado por veleiros ou arrastões, construídos e armados de acordo com as normas, que porventura se viessem a estabelecer. De modo algum esse subsídio seria dado a veleiros ou vapores de arrasto cuja construção, dimensões, idade, etc., não satisfizessem as condições estabelecidas nessas normas.

Devia também proibir a importação de bacalhau estrangeiro, a partir de Dezembro até Janeiro, podendo de futuro ampliar-se este prazo à medida que as circunstâncias o aconselhassem.

Finalmente devia financiar, quanto possível, a construção de navios e instalações de secagem, todas as vezes que a planta dessas instalações fosse aceite e aprovada por uma comissão técnica, no que respeitasse não só ao local, mas também à utensilagem⁽¹⁾.

O governo mostrava-se no entanto essencialmente preocupado com o desenvolvimento da frota e foi neste sentido que em 26 de Novembro de 1921 decretou a criação da Junta de Fomento da Pesca na Póvoa do Varzim dotada de meios para fomentar a construção de novas embarcações. Mas tal medida não trouxe alguma alteração significativa. O problema era mais vasto. Aumentar o número de embarcações por si só, nada resolveria se não se atacasse também todos os outros problemas. Tal facto era aliás compreendido por todos aqueles que se debruçavam sobre o assunto.

Num artigo publicado no *Diário de Notícias* em 17 de Julho de 1922 intitulado «Como se perdem milhões de libras» dizia o Vice-Almirante Neupart:

«Não é difícil de concluir que se não for aumentada a tonelagem dos barcos, precisaríamos ter todos na Terra Nova mais de 240 navios.

Que enorme margem não dá para o empreendimento dos armadores que têm o mercado assegurado para o produto da

(1) Pereira, Armando Gonçalves, 1932, p. 253.

sua indústria sem que corram por muitos anos o risco de ver diminuir o preço da sua mercadoria, que apenas flutuará com o câmbio, por causa da concorrência estrangeira.

Mas não são só os armadores que têm a lucrar com isto. Seriam também cerca de 8.000 pescadores, que são necessários para tripular aqueles barcos, não se devendo esquecer que a pesca do bacalhau faz viver várias outras indústrias. Além das que se ligam com a construção de navios, que todos podem ser feitos e consertados em Portugal, temos ainda o pessoal empregado na secagem do peixe e muita gente empregada nas salinas, porque os navios à saída têm de levar nos porões alguns milhares de toneladas de sal; e o nosso é tão bom que muitos navios estrangeiros aqui o vêm buscar, como se sabe, sendo Setúbal o melhor exportador...

Não valerá, pois, bem a pena que o Estado anime por todas as formas a importantíssima indústria do bacalhau, facilitando a construção de navios, dando regalias aos que se empregam na pesca do bacalhau como, por exemplo, a isenção do recrutamento ou, pelo menos o licenciamento após a instrução militar, e isentando os armadores de certos impostos de uma maneira gradual ou progressiva, enfim, empregando todos os meios ao seu alcance para desenvolver esta indústria? Os lucros para o Estado viriam depois, e bem sensíveis eles seriam.

Mas para que os resultados sejam profícuos, é necessário, sobretudo, que a pesca seja dirigida, para que os navios não voltem com meia dúzia de toneladas de peixe **no fundo do** porão, e disso proviria toda a vantagem para os que arriscam os seus capitais numa pesca tão longínqua e tão perigosa.»

Meses atrás no *Diário de Notícias* de 19 de Janeiro o Contra-Almirante Cândido Correia, num artigo intitulado «O que comemos. Bacalhau ex-amigo nosso», expunha pontos de vista que alargavam as discussões.

Lembrava então que os armadores portugueses estariam sempre em desvantagem em relação aos países do Norte da Europa, ao Canadá e aos EUA. Com efeito estes países não precisavam de guardar o pescado nos barcos durante meses, pois todos eles tinham bases em terra onde eram executadas as últimas operações de conservação antes de ser exportado para os locais de consumo. Tal facto implicava, segundo o autor, demoras na venda, e aumento de custo, ao mesmo tempo que diminuía a qualidade do produto.

A solução seria fácil de encontrar. Punha-se de lado o emprego na pesca do bacalhau, de vapores de arrasto do tipo francês, de grandes dimensões que praticavam uma pesca

intensiva e que descarregavam a meio da campanha nos portos franceses próximos do Banco para depois regressarem a França com novo carregamento.

«Não tendo nós ali portos onde descarregar o peixe, mas devendo ele ser trazido para Portugal, o emprego do arrasto de grandes dimensões é inútil, porque não se deve pensar que os vapores nestas condições possam pescar e salgar a bordo, e, quando cheios, venham aos nossos portos descarregar para em seguida voltarem a pescar no Banco.

Tal processo não seria económico. Os vapores que vão pescar no Banco, nessa pesca devem conservar-se durante a temporada.

E então, segundo o nosso plano, os arrastos a vapor de reduzidas dimensões, pescariam bacalhau no Banco e iriam transbordá-lo para bordo dos lugres que também estão pescando em condições análogas àquelas em que o fazem as canoas ou «dóris». Os vapores, só iriam, como vão os que lá pescam agora, abastecer-se de carvão, água, mantimentos, etc., aos portos estrangeiros das ilhas que melhor conviesse.»

Para pôr tal política em execução dizia ainda Cândido Correia que seria necessário reunir numa nova empresa lugres bacalhoeiros e alguns arrastões já existentes. De regresso do Banco, ambos os tipos de embarcação seriam preparados para a pesca na Costa Ocidental da África até à altura do seu regresso ao Ártico. Desta forma, pretendia o autor que se intensificaria a pesca do bacalhau ao mesmo tempo da pesca a outras espécies.

Não nos parece muito provável que esta proposta tivesse alguma viabilidade na época em que foi anunciada, mas o facto é que ao mostrar a necessidade de se utilizar o processo de pesca pelo arrasto, tal como então se praticavam noutros países, Cândido Correia previa o que se viria a passar apenas a partir dos anos 40, quando a frota do arrasto tomou forma em Portugal, e ainda por cima praticando o sistema de 2 viagens.

As preocupações expostas no debate público vão aparecer finalmente na nova legislação sobre a pesca, em particular nos Decretos 11.351 e 13.441.

O primeiro texto, que data de 14-12-1925, orientava-se para o desenvolvimento da frota e para a formação profissional do pessoal técnico dos estaleiros e oficinas de construções navais, a realizar na nova Escola de Construção Naval de Lisboa a qual nunca viria a ser construída. Sobre o desenvolvimento da frota dizia o preâmbulo que a principal razão do baixo nível da nossa produção estava no mau estado de muitos

lugres construídos durante a primeira guerra mundial. Desta forma propunha este Decreto a criação de um prémio de construção para os navios destinados à pesca do bacalhau que fossem construídos segundo os planos fornecidos pela Direcção da Marinha Mercante ou por ela aprovados. Este prémio corresponde a 400\$000 por tonelada bruta de arqueação, montante nada negligenciável. Também se previa a construção de um navio de pesca de arrasto do bacalhau, ao qual seria atribuído um prémio de 1.000\$00 por tonelada bruta de arqueação.

Não parece que estas medidas tivessem resultado, pois nos 10 anos seguintes apenas foram construídos 5 navios. Quanto ao Decreto 13.441 de 8 de Abril de 1927, que é sem dúvida a primeira peça fundamental da organização da indústria bacalhadeira promovida pelo Estado Novo, os assuntos tratados são bem mais variados, demonstrando uma visão globalizante dos problemas.

Em primeiro lugar estabelecia-se o pagamento de uma só taxa de \$005 por quilograma do pescado, abolindo-se todos os outros impostos em vigor até então, se bem que se autorizasse as Juntas Autónomas dos portos a cobrar também um imposto de \$003 por quilograma. Quanto aos capitais investidos pelos armadores, estes ficavam isentos de quaisquer contribuições e impostos do Estado ou outros, enquanto a pesca nacional não fosse suficiente para o consumo do país. Reforçava este Decreto a possibilidade de empréstimos para a construção de embarcações ao mesmo tempo que promovia a criação de uma sociedade mista de seguros contra os riscos marítimos e a perda total dos navios ou equipamento.

Por forma a controlar a mão-de-obra necessária estabelecia-se o princípio da proporcionalidade dos vencimentos dos pescadores e tripulantes à quantidade de peixe colhido além de prever represálias para aqueles que depois da matrícula realizada, salvo caso de doença ou acidentes, decidissem não embarcar.

Estes seriam considerados como desertores, punidos pelas autoridades marítimas e compelidos a embarcar.

Aqueles que cumprissem 6 campanhas ficariam dispensados do serviço militar sendo directamente incorporados nas tropas de reserva.

Também neste Decreto se mandava proceder aos estudos necessários para se averiguar da possibilidade de se estabelecer nos Açores uma grande base de pesca e de secagem e se criava uma comissão permanente de estudo de todas as questões relativas à pesca do bacalhau.

Enfim no art.º 27 determinava-se que o Ministério da Marinha organizaria o serviço de assistência aos pescadores nos bancos da Terra Nova e promoveria estudos técnicos e científicos relativos à pesca do bacalhau.

Neste quadro foi o «Gil Eanes» à Terra Nova ainda em 1927 levando a bordo o Almirante Oliver como vogal da Comissão Central de Pescarias, o qual apresentou um interessante relatório, que merece um olhar atento, pois aí são abordados vários problemas referentes em particular ao aperfeiçoamento dos métodos de pesca e à organização da indústria.

Assim, começa por referir que era de toda a conveniência recomendar aos armadores, capitães, pilotos e guarnições dos navios de pesca, que frequentavam os bancos da Terra Nova, o emprego de cartas de pesca e do termómetro de profundidade. Dizia ainda que era necessário experimentar não só o isco congelado, empregado em larga escala e com vantagem pelos pescadores canadianos e americanos, como também experimentarem a pesca pelo Trole. Devia também aconselhar-se a todos os navios que pescassem o bacalhau que não deviam deitar fora o peixe que não pertencesse à família do bacalhau, e aproveitar, tanto quanto possível, os detritos da pesca que eram usualmente lançados ao mar. Dizia ainda o Almirante Oliver que se devia manter a higiene dos porões e cargas a fim de evitar a doença do rouge no bacalhau salgado e empregar na salga, sal puro e novo e de preferência, o sal gema ^(*).

Quanto à organização do pessoal das campanhas, explicava que se devia promover uma melhor formação de capitães e introduzir pescadores que aceitassem com facilidade praticar a pesca em moldes mais eficientes.

«Deve haver o maior cuidado com o seu recrutamento, e o pessoal dirigente não deve apenas possuir só prática, mas também e principalmente, a teoria absolutamente necessária, para o desempenho da sua espinhosa missão.

É pois indispensável não constituir as campanhas de pesca com pessoal que, não obstante possuir muitas dezenas de anos de prática de pesca, ignore os mais elementares princípios em que porventura a pesca se pode fundamentar. É preciso ter a bordo quem possa observar e compreender as grandes vantagens de tomar as temperaturas das águas a diferentes profundidades, e tirar todo o partido possível dessas

(*) Oliver, Francisco Aníbal, 1928, pp. 121-122.

observações, de outro modo o exercício da pesca é única e exclusivamente dependente do acaso e da sorte, como até hoje tem sido ⁽⁵⁾.

Sobre o problema da modernização da frota, introduzia com particular vigor a necessidade de substituir os veleiros por navios de arrasto, de forma a criar propriamente uma *Nova Indústria de Pesca do Bacalhau*.

«Dentro do regime de protecção à Indústria da Pesca do Bacalhau, é preciso não confundir as suas necessidades, nas condições em que ela se encontra, mal apetrechada, com meios insuficientes de progredir e lutando com falta de dinheiro, com as de uma organização moderna que disponha de meios de recursos.

Para garantir a existência da indústria da pesca do bacalhau como ela actualmente se encontra, iríamos portanto criar pesados encargos para o Estado, absolutamente inúteis, pois parece evidente que os armadores tendo o rendimento do seu capital garantido, pouco ou nada se importariam com o desenvolvimento da indústria, e dentro em pouco seriam os primeiros a tentar demonstrar ao Governo que a protecção dispensada era insuficiente.

A indústria actual deve, portanto, ir-se aguentando enquanto não se organiza outra, com elementos de vida para a substituir, o que equivale a considerar que não se trata portanto de reorganizar uma indústria que quase se pode dizer que não existe, mas criará propriamente a Indústria da Pesca do Bacalhau» ⁽⁶⁾.

Assim o Almirante Oliver resumia, no seu relatório, uma análise clara da situação ao mesmo tempo que enunciava um conjunto de medidas que permitiam criar a «Nova Indústria da Pesca do Bacalhau». No entanto o essencial do seu relatório iria ficar apenas no papel até 1934.

Até esse ano não existe pois verdadeiramente uma política de organização da Indústria Bacalhoeira que apenas é formada a nível de debate público. No entanto assistia-se a um relançar do esforço da pesca e das capturas. Assim a partir de 1921 a frota volta a compor-se por mais de 35 embarcações atingindo mesmo em 1924 um total de 65 embarcações. As capturas por seu lado passam de valores inferiores a 2.000 toneladas para mais do dobro e o número de dórís ultrapassa em 1924 os 2.000. Em 1926 pela primeira vez pesca-se mais

⁽⁵⁾ *Idem*, pp. 122-123.

⁽⁶⁾ *Idem*, p. 126.

de 7000 toneladas assistindo-se a partir de então a uma baixa de produção. Em 1931 e 1932 apenas pescaram 26 a 30 embarcações respectivamente e o nível de capturas regressa aos valores dos primeiros anos da I Guerra.

Num relatório da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau elaborado em 1938 o balanço destes anos é exposto da seguinte forma:

«Mas o que é curioso é que não só não se executou o que estava legislado, nem sequer se puseram em execução as sugestões do relatório Oliver, como dentre os decretos que foram publicados até à criação da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau, não há um único com matéria original ou de fomento. Limita-se a legislação deste período a atamancar, por via de empréstimos, de letras e de hipotecas, a situação caótica dos armadores; não se procurou ir de encontro ao problema e resolver as causas, preferiu-se tentar remediar os defeitos sem aliás o conseguir.

Construíram-se durante este período, isto é, de 1929 a 1934 apenas 4 navios sem que a sua construção representasse qualquer progresso sério nos métodos da pesca.

Como se vê, a situação nesta actividade avalia-se facilmente através da legislação acima transcrita: os armadores só à custa de empréstimos conservavam algum armamento, ficando todos os anos muitos lugres amarrados.

A indústria sofria a mais desenfreada concorrência de estrangeiros e nacionais, na época de entrada do bacalhau estrangeiro, causando assim a ruína das empresas e levando ao desânimo os mais animosos.

Esta hábil manobra conduzida pelos países produtores de bacalhau, que a todo o transe queriam impedir que o seu mais importante comprador, alargasse as suas próprias possibilidades, era docilmente executada entre nós pelos seus agentes e por efeito dela perdeu a indústria milhares de contos»⁽⁷⁾.

Por sua vez num trabalho da autoria do Dr. António Duarte Silva, intitulado «Notas sobre a Pesca do Bacalhau», o autor dá-nos também uma imagem desta actividade desde o período que seguia à primeira guerra até 1934, relacionando a crise com a situação internacional e falta de peixe. «A pesca do bacalhau deve ser uma das indústrias em que proporcionalmente mais capitais se têm perdido. A indústria teve um período regular e próspero — até à guerra. Foi então que se constituíram reservas e se fizeram amortizações normais.

⁽⁷⁾ «Breve relatório acerca da indústria e comércio do bacalhau», CRCB, 1938, p. 4.

Depois vêm os lucros provenientes das consequências da guerra, o rápido desenvolvimento do armamento, chegámos a ter cerca de 80 navios na pesca, a instabilidade e o desaparecimento de muitos. No entanto, até 1929, continua a haver a possibilidade de lucros. A mão-de-obra é baixa, o preço do bacalhau elevado e a pesca relativamente abundante.

Em 1930, começa, simultaneamente, a crise de preços, com uma queda vertical e a falta de peixe nos bancos da Terra Nova.

Navios há que trazem 600 quintais e menos até.

E os preços descem duma média de mais de 300\$00 para pouco mais de 210\$00.

É a crise económica mundial, com o *dumping* e todas as suas consequências, neste caso extremamente agravadas, pela razão fundamental da falta de matéria-prima — o peixe.

É o tempo das falências, em que só as empresas mais fortes resistem, embora limitando — davam prejuízo certo — o número de navios a enviar à pesca.

Caminha-se rapidamente para o fim.

Por 1931-32, quando já muitos tinham desaparecido, começamos a ir à pesca à Groenlândia.

O peixe que faltava de uma forma extraordinária na Terra Nova, apesar de os bancos de pesca serem percorridos com uma minúcia em que hoje não se pensa, abundava na Groenlândia»⁽⁸⁾.

Com efeito, nesses anos, o que permitiu a indústria bacalhoeira portuguesa sobreviver e em particular algumas empresas, foi o facto de parte da frota portuguesa ter começado a pescar nos mares da Groenlândia. Esta mudança de pesqueiros deve-se aliás à iniciativa de alguns homens e em particular ao capitão João Pereira Cajeira que munido de uma simples carta do Atlântico Norte e das informações que então pode recolher em França decidiu tentar em 1930 uma viagem para essas paragens. Num simples veleiro, sem propulsão mecânica nem ligações rádio, rumou em direcção do estreito de Davis. Ao sabor das correntes e dos ventos, fazendo face a grandes dificuldades de navegação e a uma tripulação que nem vestimentas tinha para enfrentar o frio, conseguiu chegar à altura do Cabo Farwell, tendo então sido obrigado a desistir, quando os gelos lhe cortaram o caminho.

No ano seguinte foi feita nova tentativa, por iniciativa da Empresa de Pesca de Aveiro, mas desta vez com mais

⁽⁸⁾ Silva, António Duarte, 1938, p. 15.

sucesso. Foram 3 os navios: o «Santa Mafalda» comandado pelo mesmo capitão João Pereira Cajeira, o «Santa Joana» comandado pelo capitão João da Cruz e o «Santa Isabel» comandado pelo capitão Manuel Labrincha.

Primeiro rumaram para os bancos da Terra Nova onde se lhes juntou o «Santa Luzia» da Empresa de Pesca de Viana comandado pelo capitão Aquiles Bilelo. Daí partiram para a Groenlândia. Este último navio tinha tais condições náuticas que o «Santa Mafalda» acabaria por lhe passar um cabo dando-lhe reboque durante quase três dias até que numa tempestade o cabo se partiu. Daqui para a frente cada um seguiu viagem isolado só vindo a saber da sorte de cada um no regresso a Portugal. O resultado da campanha viria a justificar largamente a viagem. Daí em diante, a frota portuguesa passou a pescar no início da campanha, na Terra Nova, subindo depois até à Groenlândia.

Com a mudança de pesqueiros foi introduzida uma técnica de pesca diferente. Trata-se da utilização do trole, aparelho há muito usado sobretudo pelos franceses e canadianos.

O trole é uma linha munida de vários anzóis que é estendida no fundo do mar e recolhida depois de um maior ou menor espaço de tempo.

No caso francês ficava colocada durante a noite sendo recolhida no dia seguinte. Este método, que dava boas capturas, permitia ainda passar menos tempo no mar, a bordo dos dóris, diminuindo assim os perigos da navegação. Aliás era corrente utilizar-se dóris de 2 homens e ligeiramente maiores que os dóris para a pesca à linha individual. No caso português, o processo não foi utilizado com todas as suas vantagens, pois o pescador ficava no mar, enquanto esperava a altura de recolher o trole a bordo de dóris individuais.

No início da utilização do trole os capitães só davam uma pequena porção de isco e por vezes mesmo em mau estado de conservação (lula avermelhada, sardinha desidratada, etc.).

Com a melhoria das condições de conservação do isco, foi possível utilizar em maior escala o trole, de forma que os pescadores que no início utilizavam uma só linha com quarenta ou quarenta e cinco anzóis, passaram a poder utilizar por vezes 20 ou 25 linhas. O processo de adopção de trole foi lento pois necessitava de uma aprendizagem e prática que só ao longo dos anos se foi materializando, tanto mais que à medida que o trole foi aumentando em comprimento, maiores eram as dificuldades para o recolher a bordo do dóri, sem que este se envensilhasse. No entanto em certas zonas como nos Rocks a pesca com trole fazia-se com poucas linhas

já que os rejos sendo relativamente pequenos não albergavam mais que uma dezena de linhas, de forma a cobrirem apenas o centro dos pesqueiros. Assim em vez de levantarem a linha de 3 em 3 horas podiam reduzir este período para apenas 1 hora.

A partir de certa altura começou a haver uma frota que se dedicava à pesca na Terra Nova e outra à pesca na Groenlândia pois só os navios que tinham melhores condições de navegabilidade podiam subir tanto em latitude.

Os navios com menos condições ficavam na Terra Nova, já que também não tinham frigoríficos e levavam mais tempo na viagem até aos pesqueiros. No entanto todos os barcos começavam por pescar ao sul dos bancos. Depois os que seguiam para a Groenlândia passavam em North Sidney para carregar cavala ou em St. John's para carregar sardinha, arenque ou lula, e isto ainda antes da Segunda Guerra. Houve então um período em que havia os «capitães das pedras» e os «capitães da Groenlândia».

Aí o essencial era terem bom isco, o que neste caso equivalia a ter cavala, já que este isco era aquele que os pescadores costeiros da Terra Nova apanhavam mais tardiamente e portanto era mais fresco e o que melhor se conservava.

Notava-se mesmo que os capitães que no desejo de chegarem mais cedo à Groenlândia iam carregar isco a St. John's acabavam por pescar menos do que aqueles que esperavam por vezes 8 ou 10 dias que houvesse cavala em North Sidney para subirem o estreito de Davis (informação oral do capitão San Marcos).

É pois num ambiente favorável, no que diz respeito às possibilidades de pesca, que o Estado Novo se debruçou sobre a indústria bacalhoeira.

2 — Organização corporativa da indústria bacalhoeira

Pode-se considerar o ano de 1934 como o ano do início da reorganização da pesca do bacalhau. A situação que constata-mos nos anos anteriores vai a partir desta data sofrer alterações de importância fundamental. O Governo publica então um conjunto de textos legais que desta vez serão postos em execução.

O primeiro destes, é o Decreto-Lei n.º 23 802 de 27 de Abril de 1934 onde se reuniram todas as disposições em vigor sobre empréstimos a conceder pelo Estado aos armadores da pesca do bacalhau.

A partir desta data, a situação era a seguinte: os empréstimos eram concedidos por meio de desconto de letras aceites pelos armadores e com o aval do Ministério das Finanças num montante não superior (em relação a cada navio) a 200.000\$00 ou a 250.000\$00, consoante a tonelagem de arqueação, não podendo a taxa de juro ultrapassar a taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de 1 por cento ao ano. As letras eram sacadas pelo prazo de um ano, podendo no entanto ser concedida, em casos especiais, a reforma sucessiva durante o período de quatro anos consecutivos, com amortização anual de 25 % do empréstico, desde que as empresas continuassem a concorrer com os mesmos navios à pesca do bacalhau, e se verificasse manterem o valor das garantias prestadas.

A entidade financeira era a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência e posteriormente o próprio Grémio dos Armadores criado depois, como veremos.

Este, através do Fundo Corporativo e do recurso aos bancos, pode financiar verbas, cada vez mais importantes. Desta forma se aliviou os armadores que não dispunham de meios suficientes, concedendo-lhes também facilidades de pagamento e estabelecendo moratórias.

A segunda medida legislativa foi o Decreto n.º 23.968 de 5 de Junho de 1934 pelo qual se criou a Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau que tinha por funções regular não só as operações do comércio do bacalhau pescado por armadores nacionais, como também a importação de bacalhau estrangeiro.

Uma vez conhecidas as necessidades de consumo e o valor da produção nacional, a CRCB determinava periodicamente os valores de bacalhau a importar, impondo no entanto aos importadores a obrigação de comprar o bacalhau nacional na proporção que fosse determinada.

Estabeleceu-se então um regime transitório para o exercício do comércio do bacalhau, que viria a ser definitivamente regulamentado pelo Decreto-Lei n.º 27.151 de 30 de Outubro de 1936. Este regulamento determinava que só era considerado bacalhau nacional, aquele que fosse pescado pelos navios dos armadores inscritos no Grémio, entretanto constituído, e obrigava claramente os armadores a declararem à Comissão Reguladora a quantidade de bacalhau verde transportado por cada navio. Para efeito de aquisição e distribuição o bacalhau nacional passava a ser classificado segundo o número de peixes por fardo de 60 quilos. O sistema de classificação veio posteriormente a ser modificado várias vezes como veremos

mais adiante quando falarmos do consumo de bacalhau no país.

A Comissão devia, segundo este regulamento, fixar também os preços do bacalhau nacional e criar um Fundo de Compensação, para manter o equilíbrio entre o preço do bacalhau estrangeiro e do nacional. Também por forma a controlar a actividade dos importadores e armazenistas, foi criado pelo Decreto-Lei n.º 24.499 de 19-10-1934 o Grémio dos Importadores Armazenistas de Mercarias mais tarde organizado pelo Decreto-Lei n.º 27.152 de 30-10-1936 sob a denominação de Grémio dos Importadores e Armazenistas de Bacalhau e Arroz. Entre as atribuições deste Grémio contavam-se as de exercer as funções políticas conferidas aos organismos cooperativos, cooperar com a Comissão Reguladora na execução de normas legais que regulamentaram o comércio de bacalhau com vista à defesa e desenvolvimento da produção nacional; proteger os seus associados contra prática de concorrência desleal, lesiva dos interesses ou do seu bom nome, estabelecendo as regras de disciplina colectiva necessárias à boa regularidade das transacções por eles praticadas e dar execução às determinações daquela Comissão fazendo-as cumprir por parte dos associados.

Também o Grémio devia atribuir a cada importador inscrito uma quota de rateio anual fixando a quantidade de bacalhau nacional e importado possível de ser adquirida por cada um destes.

Outra grande medida desta época, foi a criação do Grémio dos Armadores de Navios de Pesca de Bacalhau pelo Decreto-Lei n.º 26.106 de 23 de Novembro de 1935. As partes fundamentais do preâmbulo deste decreto foram redigidas da seguinte forma:

«Têm sido várias as medidas de protecção adoptadas pelo Estado em favor da indústria nacional da pesca do bacalhau, nomeadamente desde 1927, mas o certo é que a indústria só muito lentamente se foi desenvolvendo e a Nação continua a remeter para o estrangeiro, em cada ano, mais de 127.000 contos, para ali adquirir a quantidade de bacalhau de que necessita.

O reconhecimento do valor que representa na economia nacional o consumo de bacalhau e a necessidade de assegurar ao produto pescado em navios nacionais uma defesa suficiente contra a concorrência excessiva, e nem sempre leal, do produto estrangeiro, acautelando ao mesmo tempo, convenientemente, os interesses do consumidor, levaram o governo a publicar

o Decreto-Lei n.º 23.968, de 5 de Junho de 1934, pelo qual se criou a Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau.

Depois de um ano de trabalho, pode afirmar-se que se alcançaram efectivamente os objectivos que determinaram a criação da referida comissão reguladora: o mercado disciplinou-se e aos armadores nacionais pôde fixar-se um preço remunerador para o produto da sua pesca, e principalmente um preço estável, que lhes permitiu procederem à preparação e secagem do seu bacalhau com tranquilidade.»

Quanto às atribuições e fins do Grémio o decreto previa os seguintes domínios:

1.º Desenvolver, fiscalizar e orientar a pesca, a secagem e a venda do bacalhau pescado por navios nacionais e a utilização e comércio dos subprodutos desta indústria;

2.º Facilitar aos sócios, por si ou por intermédio de instituições bancárias, os elementos necessários para o desenvolvimento da indústria da pesca do bacalhau por navios nacionais e das indústrias a ela anexas;

3.º Criar uma sociedade mútua de seguros destinada a segurar os navios de pesca do bacalhau, propriedade dos sócios, seus apetrechos e carga, ou efectuar o seguro global dos mesmos nas sociedades nacionais de seguros que explorem o ramo marítimo, por intermédio do Grémio dos Seguros e mediante apólice especialmente aprovada para aquele efeito;

4.º Melhorar as condições de vida dos tripulantes e pescadores dos navios destinados à pesca do bacalhau; fixar as respectivas condições de trabalho em cada campanha, sujeitas à aprovação superior; e cooperar na fundação progressiva de instituições de previdência destinadas a proteger os que trabalham nesta indústria, na doença, na invalidez e no desemprego involuntário, e também a garantir-lhes pensões de reforma;

5.º Assegurar a protecção contra os acidentes de trabalho e os riscos de profissão dos tripulantes e pescadores dos navios bacalhoeiros, por intermédio de contrato de seguro apropriado a realizar em companhias nacionais e através do respectivo grémio.

O Grémio era dotado de um fundo social de 10.000 contos constituído pela contribuição dos sócios na proporção do valor dos produtos vendidos referentes a cada navio, e de um outro fundo dito de previdência social destinado à criação de bairros económicos, escolas, cantinas, serviços de saúde e quaisquer outros serviços ou obras de assistência em proveito dos que trabalhavam na pesca. As receitas do Grémio eram essencialmente formadas por uma taxa de \$05 por cada

quilo de bacalhau nacional verde pescado. Finalmente para concluir esta exposição sobre as medidas tomadas pelo Estado Novo entre 1934 e 1937 devemos citar o Decreto n.º 27.798 de 29 de Junho de 1937. Trata-se do Regulamento para aquisição e construção de embarcações de pesca, onde era definido um conjunto de critérios, visando que o desenvolvimento da frota bacalhoeira se realizasse por meio de navios de maior tonelagem e com melhores condições de alojamento e navegabilidade além de instalações próprias para conservação do isco, no caso de navios destinados à pesca à linha.

Falta ainda referir duas iniciativas do Estado Novo que também tiveram um papel fundamental na organização cooperativa.

A primeira é a Cooperativa dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau, constituída em 26 de Julho de 1938. Tinha por fim essencial fornecer aos associados todos os materiais necessários para o exercício da pesca, e adquirir, preparar e congelar o isco utilizado pela frota.

A cooperativa, que estava dependente do Grémio, acabou por prestar efectivamente grandes serviços aos armadores, evitando-lhes o ter de se abastecerem individualmente nos fornecedores. Não só os preços obtidos pela Cooperativa eram inferiores em geral aos praticados no exterior como também facultava créditos para pagamento de mercadorias.

A partir de 1939 forneceu à frota carne importada de Angola e nos anos seguintes arroz e açúcar coloniais. Quanto ao isco, anos houve em que conseguiu fornecer o total das quantidades utilizadas em sardinha, chocos e lulas, ou mesmo em isco importado se bem que a sua preparação nos primeiros anos de funcionamento deixasse muito a desejar. Difícil também foi o fornecimento de sal em 1941 motivado pela devastação das marinhas pelo ciclone de Fevereiro e pela falta de transportes marítimos para o transportar até Lisboa em data que não atrasasse a saída dos navios. Houve mesmo que fazer aquisição de sal em Cabo Verde e Espanha, enquanto alguns navios tiveram que rumar primeiro à Ilha do Sal e só depois para os locais de pesca. As instalações da Cooperativa (armazéns frigoríficos, etc.) situavam-se no Ginjal.

A outra iniciativa do Estado Novo foi a criação da Mútua dos Navios Bacalhoeiros em 1936. Tinha por fim fazer os seguros dos navios utilizados na pesca do bacalhau e do pessoal embarcado. Quanto aos sócios obviamente que tinham que ser membros do Grémio. A actividade da Mútua foi enorme e cobriu riscos que dificilmente outras companhias seguradoras estariam dispostas a assumir. Tanto mais que o essencial

das indemnizações dizia respeito a pagamento dos navios que sistematicamente se afundavam.

É impossível saber como era calculado o valor dos navios. Apenas no período a seguir à Segunda Guerra podemos verificar que esse valor por tonelada era superior ao da marinha mercante, a tal ponto que o mercado segurador de Londres reagiu contra o exagero de valores atribuídos pela Mútua (*O Século* de 15 de Setembro de 1945). É provável que esta situação se tenha mantido, pois não se pode encontrar explicação para os naufrágios sucessivos que não passe pela certeza de indemnizações que permitissem reembolsar os créditos não amortizados, dívidas de toda a ordem, impostos, e finalmente realizar algum capital que adicionado a novos empréstimos e subsídios permitia a aquisição de nova embarcação.

Todas estas medidas continham em si propostas que deviam resolver muitos dos problemas desta indústria pelo menos na perspectiva do Estado Novo. No entanto a posição dos armadores não era favorável a esta política, já que no seu entender não lhes resolvia de forma real as suas dificuldades. No trabalho do Dr. António Duarte Silva «Notas sobre a pesca do bacalhau», encontramos o essencial deste raciocínio.

Primeiro, lamenta Duarte Silva que se tenha acabado com a isenção de todas as contribuições estabelecidas pelo Decreto 13.441 considerando, sobretudo, que o preço do bacalhau nacional não acompanhou o valor das despesas de produção.

Depois enumera os restantes problemas e critica os novos impostos de forma sarcástica.

«TAXA DO G.A.N.P.B.

Foi \$05 por quilo verde e é actualmente de \$10.

É evidente que o Grémio precisa de dinheiro para poder trabalhar e tem uma verba impossível de reduzir — o *fundo social* — e outra de compressão difícil — o *fundo do exercício*.

Dentro da nossa indústria a única entidade que, apesar de tudo, tem um nível de vida decente, é o Grémio. Não há que modificá-lo, mas devemos, sim, procurar equiparar a situação dos agremiados — os armadores — à do Grémio.

A terceira verba é constituída pelo *fundo cooperativo*, que é a parte que nos fica pertencendo.

Este fundo é muito interessante e útil, mas não se compreende a sua existência, desde que para o criar e aumentar, os armadores tenham de recorrer ao crédito, por falta de receita própria.

Será uma capitalização realizada com dinheiro emprestado, contrária a todos os princípios doutrinados e ao bom senso.

Parece-nos, pois: reduzir a taxa ao Grémio de \$10 para \$05 e como os fundos sociais e de exercícios não podem ser amputados, alterar a repartição da taxa de forma a manter as mesmas receitas para esses dois fundos.

ARMAZÉNS CENTRAIS \$02 por fardo.

Foi esta taxa criada pela Direcção do Grémio em 1937 para auxiliar as despesas com os Armazéns Centrais.

Entendemos que encerra um terrível princípio — o lançamento de novos tributos pelo Grémio, além das imposições legais.

Não tem defesa possível. Nunca devia ter existido.

A CASA DOS PESCADORES 3\$00 por tonelada.

A formação da Casa dos Pescadores é das mais belas realizações sociais do Estado Novo Corporativo.

Tudo, pois, que seja tocar-lhe é, pelo menos, antipático.

Mas a verdade é que o bacalhau, vaca de inumeráveis tetas, há-de dar para tudo e em duplicado ou triplicado.

Pagamos ao fundo social do Grémio (quase na totalidade para os pescadores) \$02 por quilo de bacalhau verde.

Damos donativos aos pescadores directamente através das Capitánias e quando o navio traz carga em mais de 75 % da sua capacidade, contribuímos para o fundo de reforma dos pescadores com 200\$00 por cada grupo de 5.

Temos, pois, uma assistência privativa aos pescadores, que por sua vez têm também direito à que lhes é ministrada pela Casa dos Pescadores.

A nossa assistência é das mais reais, eficientes e rápidas criações do Grémio.

Não seria melhor o Grémio reservar para si uma pequena parte do fundo social, para as suas obras próprias e para o pessoal das secas e entregar o resto à Casa dos Pescadores?

Não haveria tudo a ganhar com isso, incluindo a mais perfeita organização de serviços?

E então poder-se-ia suprimir a taxa sobre a tonelagem, seguindo aliás o mesmo critério estabelecido para o fundo de desemprego de que os armadores estão desonerados»⁽⁹⁾.

Enfim se não era viável baixar os vencimentos dos pescadores já que o baixo rendimento que davam não era da sua culpa. O mesmo já não se podia dizer dos vencimentos dos capitães pois:

⁽⁹⁾ *Idem*, pp. 21-22.

«Não é legítimo que por um trabalho de 5 meses ganhem mais de 40.000\$00. Tanto mais que esse trabalho se limita à direcção e fiscalização e não ao trabalho rude que os outros têm e que os próprios capitães dos navios franceses de tonelagem maior efectuam, pois são eles que, conjuntamente com o piloto, escalam e salgam o peixe.

É difícil e todos receiam tocar-lhes porque têm medo se o capitão é bom, que outro armador venha, ofereça mais e o leve.

Mas se se exigir, quando o capitão muda de navio, que ele e o novo armador justifiquem as razões dessa mudança e, se as não justificarem que sejam castigados, as coisas modificar-se-ão» ⁽¹⁰⁾.

Estas eram pois as principais críticas formuladas pelos armadores. Note-se que o Eng.º Higino Queiroz então presidente da Comissão Reguladora também não fazia o balanço da situação da indústria em 1938 de forma muito positiva. Muitos dos problemas continuavam por resolver. Assim Higino Queiroz afirmava que a maioria dos armadores não tinha capital suficiente para a laboração da sua indústria e que por isso tinham de sujeitar encargos de créditos que pesavam de forma muito sensível nas contas de exploração. Também afirmava que devido ao preço de custo do bacalhau pescado, o lucro das empresas, mesmo das mais bem apetrechadas descia sucessivamente.

Como já pretendia Duarte Silva, especificava também que o preço de custo elevado se devia ao encarecimento dos apetrechos de pesca, dos mantimentos, do sal, das contribuições, das taxas dos portos e dos encargos resultantes da melhoria das condições de trabalho.

Além destes factores notava que a perigosa situação em que se encontrava a indústria se devia também à má administração, à falta de competência técnica, ao baixo rendimento da pesca e ao mau tratamento do peixe após esta e durante a secagem. (Exposição feita pelo presidente da CRCB na reunião de 9-12-1943.)

Um outro factor de suma importância era o estado de envelhecimento da frota. Com efeito em 1938 a frota distribuía-se da seguinte maneira. (Ver quadro 18.)

Segundo o consultor técnico da Comissão Reguladora ⁽¹¹⁾, a idade dos navios da frota aliada à pequena capacidade deveria por si só justificar o seu abatimento. Esses barcos eram os seguintes. (Ver quadros 19 e 20.)

⁽¹⁰⁾ *Idem*, p. 23.

QUADRO 18

Idade dos navios compondo a frota em 1938

Navios com menos de 5 anos	9
» com mais de 5 anos e menos de 10 anos	5
» » » » 10 » » » » 20 »	25
» » » » 20 » » » » 30 »	3
» » » » 30 » » » » 40 »	1
» » » » 50 » » » » 60 »	2
» » » » 60 » » » » 70 »	2

Fonte: Exposição feita pelo Presidente da CRCB na reunião da CRCB de 9 de Dezembro de 1943.

QUADRO 19

Navios desactualizados em 1938

Porto de Registo	Nome do navio	Porte em quintais	Ano de construção
Lisboa	Maria Carlota	3.600	1919
	Argus	4.400	1873
	Neptuno	4.400	1873/1936
Porto	Islândia	2.800	1916
	Paços Brandão	3.000	1923
Aveiro	Alcion	4.500	1904
	Vaz	4.400	1918
	Santa Regina	4.000	1902
	Silvina	3.700	1919
Figueira da Foz	Júlia I	4.500	1886
	Júlia II	4.300	1915
	Leopoldina	4.500	1899
	João Miguel	4.000	1894

Fonte: Exposição feita pelo Presidente da CRCB na reunião da CRCB de 9 de Dezembro de 1943.

Enfim, em 1938 apesar dos esforços desenvolvidos pelo Grémio e pela Comissão Reguladora para reunir vários armadores em empresas únicas, existiam então nada menos de 28 armadores no país, dos quais 17 possuíam um único navio, 6 possuíam 2 navios; 4 possuíam 3 navios e apenas uma possuía mais de 6 navios e que era a Parceria Geral de Pescarias. Mas destes, 2 tinham sido construídos em 1873.

QUADRO 20

Capacidade dos navios compondo a frota de 1938

Navios com capacidade até 4000 quintais	4
» » » entre 4000 e 6000 quintais	27
» » » » 6000 e 8000 »	8
» » » de mais 8000 quintais	8

Fonte: Silva, António Duarte, 1938.

Tal era em 1938 a situação em que se encontrava a frota bacalhoeira portuguesa.

Nos anos que seguiram, a renovação da frota viria a ser a principal tarefa já que do ponto de vista de estabilidade dos preços do bacalhau, a Comissão Reguladora tinha conseguido atingir os resultados previstos, e que os organismos corporativos estavam todos a funcionar.

3 — Reorganização da frota 1938/43

Renovar a frota bacalhoeira era pois a principal tarefa que o Governo se propunha a levar a cabo no final dos anos 30, por forma a ultrapassar os inconvenientes de uma frota envelhecida e com fracas possibilidades de rentabilidade. Era uma tarefa de grande envergadura, mas que apesar de todo o tipo de contratempos e «aventuras» viria a ser realizada. Em Novembro de 1939 o presidente da Comissão Reguladora, numa

(¹¹) Ver Exposição feita pelo Presidente da CRCB na reunião da CRCB de 9 de Dezembro de 1943.

carta dirigida ao então Ministro do Comércio e da Indústria, traçava os parâmetros desta renovação. Com base na sondagem realizada pelo Presidente do Grémio junto dos Armadores chegava-se à triste conclusão.

A situação era caracterizada pela falta de interesse da parte dos armadores, em reconverter a sua frota de pesca à linha, em arrasto. Outros por sua vez declaravam-se sem possibilidades financeiras para iniciarem tal reconversão.

Posteriormente a esta sondagem determinou o Ministro em Dezembro de 1938 que se fizesse um inquérito aos armadores onde pretendia saber quais se propunham realizar a pesca pelo arrasto contando que ela não seria permitida com menos de 2 arrastões; e quais dispunham de capital próprio para a aquisição destes barcos ou se contavam recorrer ao crédito para tal fim ⁽¹²⁾.

As respostas foram pouco animadoras e apenas foram dadas por 21 dos 27 armadores existentes.

I — Armadores a quem não interessa a pesca por arrasto:

«Lusitânia», Companhia Portuguesa de Pescas, Brites,
Vaz & Irmão, Lda.
Empresa de Pesca de Bacalhau do Porto, Lda.
Novas Pescarias de Viana, Lda.
Parceria Geral de Pescarias.

II — Armadores a quem interessa a pesca por arrasto, mas que não tendo capitais próprios, desejam que o Governo, por intermédio do seu Grémio, lhes faculte por empréstimo, para exploração desta modalidade de pesca, ou para constituir uma cooperativa com o mesmo fim:

Empresa de Pesca de Lavadores, Lda.
Empresa de Pesca de Portugal, Lda.
Testa e Cunhas, Lda.
António José dos Santos
Sociedade Lisbonense de Pesca de Bacalhau, Lda.
Veloso Pinheiro e C.^a, Lda.
Armadores do Norte, Lda.
Indústria Aveirense de Pesca, Lda.
Empresa Figueirense de Pesca, Lda.
Parceria Marítima Esperança, Lda.

⁽¹²⁾ Correspondência do Presidente da CRCB para o Ministro do Comércio e Indústria — 30 de Janeiro de 1939.

III — Armadores que se propõem com os seus próprios recursos dedicarem-se à pesca do arrasto:

Companhia de Pesca Transatlântica, Lda., c/ 2 arrastões	
Mariano & Silva, Lda.	concentrados,
Sociedade de Pesca Oceano	com 2 arrastões
Empresa de Pesca de Aveiro, com 6 arrastões (em 6 anos)	
Empresa de Pesca de Viana, com 2 ou 3 arrastões (em 4 anos)	

As duas primeiras empresas declararam construir os seus primeiros arrastões no ano de 1940, a Empresa de Pesca de Aveiro já adquiriu um, além do que está em serviço. Apenas a empresa de Pescas de Viana não indica as datas de construção» ⁽¹³⁾.

Destas últimas apenas a Empresa de Pescas de Aveiro estava efectivamente preparada para promover a pesca por arrasto, pois não só já tinha adquirido o navio motor «Santa Joana» como na altura aguardava apenas a autorização para aparelhar um outro que já se encontrava no porto de Aveiro.

As respostas dos outros armadores deviam pois ser tomadas como simples aspirações. Do lado dos armadores o receio de investir era a nota dominante. Estava-se em plena 2.^a Guerra Mundial.

Assim enquanto se pensava no desenvolvimento da pesca do arrasto, as perspectivas imediatas dos armadores continuavam a ir para a pesca à linha. No fim de 1938 a renovação da frota segundo a CRCB era distribuída da seguinte forma. (Ver quadro 21.)

Com base nesta situação o Governo publicou, em 8 de Janeiro de 1939 nos jornais, uma nota oficiosa sobre a renovação da frota bacalhoeira. Dizia essa nota que se tomasse como objectivo que a produção nacional passasse para 60 % do consumo, contrariamente aos 20 % então produzidos, seria necessário pescar 771.000 quintais de bacalhau, ou seja o dobro da capacidade da frota existente. Paradoxalmente a proposta do Governo não ia abertamente no sentido de criar

⁽¹³⁾ *Idem.*

QUADRO 21

Renovação da frota em 1938

Empresas	Características	Data em que deviam estar terminadas
<i>Em construção:</i>		
Companhia de Pesca Transatlântica, Lda.	1 lugre com a capacidade de cerca de 10.000 quintais	30-IV-939
Parceria Geral de Pescarias	1 lugre com a capacidade de cerca de 10.000 quintais	1939
Pascoal & Filhos, Lda.	1 lugre com a capacidade de 8.500 a 9.000 quintais	30-IV-939
Empresa de Pesca de Aveiro, Lda.	1 arrastão com a capacidade de cerca de 17.000 quintais	já construído
<i>Empresas que projectavam construir novas unidades:</i>		
Parceria Geral de Pescarias	1 navio — sem indicação	1940
Companhia de Pesca Transatlântica, Lda.	1 lugre de 15.000 quintais de capacidade	1940
Empresa de Pesca de Aveiro, Lda.	1 arrastão, 2 navios-motores à linha, de 13.000 a 15.000 quintais de capacidade cada	1940
Empresa de Pesca de S. Jacinto, Lda.	1 lugre com a capacidade de 8.500 quintais	1940
Empresa de Pesca Lusitânia	2 lugres-motores com a capacidade de cerca de 14.000 quintais cada; 1 arrastão	1940
Companhia Portuguesa de Pesca	1 lugre-motor para a pesca ao trolle com a capacidade de cerca de 12.000 quintais	1940
Novas Pescarias de Viana, Lda.	1 lugre-latino de madeira, com a capacidade de 7.000 qts.	1940
Sociedade Lisbonense de Pesca do Bacalhau, Lda.	1 lugre com a capacidade de 8.000 a 9.000 quintais	1940

Fonte: Correspondência da CRCB para o Ministro do Comércio e Indústria, 30 de Janeiro de 1939.

uma frota de arrasto, mas antes no de reservar à pesca à linha um papel relevante.

«No entanto, não se encara o processo de arrasto como único processo a adoptar, desde já ou de futuro.

Na verdade não só se verificou que outros processos de pesca são igualmente produtivos como há a considerar que, por enquanto pelo menos, a pesca pelo arrasto, muito produtiva em peixes de tamanho médio, não pode obter outras qualidades de peixe mais graúdo que são procurados também no mercado. Tudo indica, pois, que deve adoptar-se uma situação mista que, permitindo um condicionado desenvolvimento da pesca pelo arrasto, não atinja outros métodos que convém manter. Nada disto porém prejudica a ideia fundamental de que a nossa frota e os nossos métodos de pesca precisam de ser renovados, por forma a produzir um trabalho mais eficiente.

Por isso, sobre estudo apresentado, em Novembro próximo passado pela Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau e sobre elementos fornecidos pelo Grémio dos Armadores, foi resolvido aprovar em princípio um programa de construções tendente a facilitar a renovação da frota e a desenvolver a pesca nacional.

Segundo tal programa, prevê-se a realização, em 4 anos, de construções com a capacidade para 426.000 quintais, dos quais 240.000 seriam reservados à construção de unidades de arrasto e 186.000 à de lugres motores. Ficaria assim constituída uma frota com a capacidade total de 749.000 quintais dos quais 477.000 seriam preenchidos por lugres motores e 272.000 por barcos de arrasto.

Quanto à renovação da frota, ela ir-se-á operando pela natural substituição de unidades fora de uso, tendo porém em conta que, de acordo com a orientação que já tem vindo a ser seguida, não serão consentidas construções com a capacidade inferior a 8.000 quintais nem desprovidas de motor.»⁽¹⁴⁾

A distribuição destes 426.000 quintais seria realizada da forma seguinte num prazo de 4 anos⁽¹⁵⁾. A imprecisão do plano deixava aliás pairar desde logo grandes dúvidas sobre a sua viabilidade.

⁽¹⁴⁾ Nota oficiosa do Governo publicada na Imprensa em 8 de Janeiro de 1939.

⁽¹⁵⁾ Correspondência do Presidente da CRCB para o Ministro do Comércio e Indústria — 5 de Novembro de 1938.

Ano de 1939

	Quintais
3 arrastões	90.000
1 lugre motor (Companhia de Pescas Transatlântica)	8.500
1 lugre motor (Parceria Geral de Pescarias) ...	10.000
2 navios motor (Empresa de Pesca de Viana) ...	28.000
	136.500

Ano de 1940

2 arrastões	60.000
1 lugre motor (Pascoal & Filho)	9.000
Vários lugres motor	42.000
	111.000

Ano de 1941

2 arrastões	60.000
Vários lugres	44.000
	104.000

Ano de 1942

1 arrastão	30.000
Vários lugres	44.500
	74.500
<i>Total</i>	426.000

As condições que eram exigidas aos armadores eram as seguintes:

«Subordinar à prévia aprovação da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau os planos de construção dos arrastões, das instalações das secas — natural e mecânica — e ainda a localização destas.

— Empregar pessoal português excepto o técnico considerado indispensável pela Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau durante o período de aprendizagem, a fixar por esta comissão.

— Sujeitar à aprovação do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência os salários a pagar nas secas.

— Inscrever-se no Grémio dos Armadores de Navios de Pesca de Bacalhau e subordinar-se inteiramente à disciplina da orgânica corporativa.

— Facultar à Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau os resultados técnicos que esta lhe solicitar.

— Facilitar a realização dos ensaios determinados pela Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau a bordo dos seus barcos.»⁽¹⁶⁾ E mais ainda: ter capacidade financeira suficiente, ter idoneidade técnica; constituir uma empresa com a capacidade mínima para realizar uma exploração regular e dispensar o crédito oficial para a realização do programa proposto!⁽¹⁷⁾

Desta forma em Março de 1939 apenas 3 armadores se propunham construir 2 navios cada, para a pesca do arrasto. Eram a Empresa de Pesca de Viana, Empresa de Pesca de Aveiro e a C.^a Portuguesa de Pesca. Paralelamente tomava forma a futura SNAB para a qual se reservava a possibilidade de obter 2 navios.

A Sociedade Nacional dos Armadores de Bacalhau foi criada pelo Grémio depois de ter sido publicado o Decreto-Lei n.º 29.564 de 6 de Maio autorizando este a utilizar parte do seu fundo corporativo nesse objectivo. Constituída por escritura em 8 de Maio de 1940 logo encomendou os arrastões à Companhia União Fabril, então arrendatária do Estaleiro Naval da Administração-Geral do Porto de Lisboa.

O pedido formulado pela Portuguese Deep Sea Trawlers Limited, constituída por capitais ingleses e suíços, seria rejeitado por não ser uma empresa nacional, estando-lhe assim vedado o exercício da pesca em Portugal.

Mas, enquanto se fazia estes planos sobre a renovação da frota e se estabeleciam os critérios de selecção das empresas, pouco se sabia sobre que tipo de barcos deviam incidir estas decisões. Inclusive punha-se o problema dos navios serem construídos em madeira ou aço. O Eng.º Júlio David defendia em 1936 que estava correcta a utilização de madeira em navios de limitada dimensão, devido ao seu baixo custo e porque dava: «um relativo conforto, devido à própria natureza do

⁽¹⁶⁾ Correspondência do Presidente da CRCB para o Ministro do Comércio e Indústria — 8 de Março de 1939.

⁽¹⁷⁾ *Idem*, de 30 de Janeiro de 1939.

material da construção, sem que se tivesse de recorrer a sistemas especiais de aquecimento»⁽¹⁸⁾.

O mesmo engenheiro explicitava, em 1939, as características que os 8 arrastões previstos no plano de renovação deveriam ter. Dizia então que se deviam construir navios gémeos de forma a facilitar a permuta de sobresselentes, a transferência de equipagem, a reduzir o equipamento do estaleiro em particular para as reparações.

Propunham também que fossem instalados motores de baixa rotação e que o hélice trabalhasse numa galeria «Kort» de forma a garantir mais estabilidade do rumo, melhor comportamento com mau tempo e ainda maior facilidade de evolução. Enfim os novos arrastões deviam possuir 2 motores por forma a manter velocidades reduzidas segundo o desejo do capitão⁽¹⁹⁾.

Acontece porém, que apesar de toda esta discussão, a frota por arrasto continuava por criar. Dos 7 arrastões previstos, para serem construídos nos anos de 1939, 1940 e 1941, apenas foi lançado à água o *Santa Princesa*, estando em acabamento mais um arrastão, ao passo que entraram em serviço 7 lugres de pesca à linha. Com base neste balanço pouco favorável (construíram-se 190.000 quintais a menos do previsto) foi revisto o sistema de crédito mais uma vez. Trata-se do Decreto-Lei n.º 31.990 de 29 de Abril de 1942 que previa paradoxalmente que os empréstimos destinados à construção de lugres e arrastões de pesca do bacalhau passavam a ser concedidos na base de 75 % para os lugres e 65 % para os arrastões.

Por um lado constatava-se que a criação da frota do arrasto não avançava, e por outro lado promovia-se a construção de lugres!!!

Nos fins de 1942 voltava o presidente da Comissão Reguladora a propor ao Ministro da Economia um novo projecto que foi despachado favoravelmente em 19 de Outubro desse mesmo ano⁽²⁰⁾.

No sentido de dar início à construção da nova frota bacalhoeira, enunciava Higinio Queiroz as normas para as adjudicações, as fórmulas contratuais para a concessão dos créditos, a lista dos estaleiros aptos a encarregarem-se das construções, os critérios que presidiam à escolha do tipo de

⁽¹⁸⁾ Ver David, Júlio Ferreira, 1936.

⁽¹⁹⁾ *Idem*.

⁽²⁰⁾ Correspondência do Presidente da CRCB para o Ministro da Economia — 12 de Outubro de 1942.

navio e finalmente a lista de materiais necessários. Aliás a maioria dos armadores apenas estavam interessados na construção em madeira.

Tal facto era justificado por Higino Queiroz⁽²¹⁾, como resultante da situação provocada pela guerra, que obrigava os armadores a prescindir de importações necessárias à construção em aço, obrigava a realizar a renovação da frota com unidades menos actualizadas do ponto de vista de materiais, do que outras já executadas antes da guerra. Assim num documento do Ministério da Marinha de 1943 podia ler-se:

«Havia portanto que encontrar qualquer compensação para esta circunstância que afectará a nova frota durante 15 a 20 anos e para isso procurou-se estudar um tipo de barco que, pelo seu porte e características, se aproximasse das construções metálicas.

A primeira dificuldade a vencer consistia em obter autorização por parte das autoridades competentes, para atingir as dimensões necessárias a um barco com a capacidade desejada (12.000 a 13.000 quintais). Mais uma vez a competência do Mestre Mónica venceu as dificuldades e por tal forma que aquelas dimensões foram aprovadas pelas autoridades da Marinha Mercante.

Resolvido este ponto, hesitou-se sobre o tipo de barco: veleiro, lugre-motor ou arrastão?

Construir um veleiro não parecia de aconselhar pois teria de ser abandonada a pesca na Groenlândia, sem dúvida a mais produtiva e menos perigosa no momento presente, além de que uma vez terminada a guerra, estas unidades sofreriam uma enorme desvalorização.

Por sua vez, o lugre-motor já técnica e economicamente correspondia em parte às exigências actuais, sem atingir porém o rendimento do arrastão, quando realize 2 campanhas por ano.

Surgiu então a ideia de projectar um barco de elevada capacidade, que servisse indiferentemente para a pesca ao aparelho ou pelo arrasto e se durante a guerra se não puder obter a aparelhagem necessária a esta última modalidade, tudo ficará preparado para a sua ulterior aplicação.

Sem qualquer alteração de importância e sem que o seu preço exceda mais de 15 % do que um veleiro, conseguiu-se um barco sempre apto a realizar qualquer das modalidades de pesca.

⁽²¹⁾ Exposição feita pelo Presidente da CRCB na reunião da CRCB de 9 de Dezembro de 1943.

Uma objecção entre outras, pode desde já ser feita: a possível falta de gasóleo. Mas a verdade é que se o combustível é fundamental para o navio motor, as lonas e os cabos são imprescindíveis para os veleiros e esta palamenta não existe praticamente no mercado, já há alguns meses.

É preciso ter em vista que vamos construir unidades, que só entrarão em serviço em 1944 e não nos sendo dado prever o curso dos acontecimentos, parece-nos que devemos procurar sobretudo a actualização da frota, dentro do condicionalismo presente, sem a preocupação exagerada do que poderá acontecer, pois não devemos perder de vista que a sua paralisação tanto se pode dar por carência de combustível como pela falta de umas escassas dezenas de metros de cabos e amarrações, que neste momento quase já não se encontram no mercado.» ⁽²²⁾

Assim se definiam as características dos futuros bacalhoeiros tipo «Renovação» no dizer do presidente da Comissão Reguladora.

Os estaleiros nacionais podiam, segundo a informação contida no despacho de 19 de Outubro de 1942 atrás referido, construir 16 unidades de madeira assim distribuídas:

Aveiro

Manuel Maria Mónica	2
António Mónica	3
Alberto Matos Mónica	1

Figueira da Foz

Benjamim Mónica	2
------------------------	---

Porto

Gomes Martins	3
Parceria Marítima Douro	3

Alcochete

Alberto Silva	2
----------------------	---

(22) Ver Construção de arrastões de madeira, 1943.

Mas logo 5 meses depois dizia Higino Queiroz que após uma visita a esses estaleiros se tinham percebido que apenas poderiam ser construídas 13 a 14 unidades ⁽²³⁾.

De qualquer modo a comissão tratou de adquirir as madeiras necessárias para a construção dos «Renovação» conseguindo autorização para proceder a cortes nos pinhais de Leiria e Valado num volume de 16.000 m³. Como previsto, a norma do requerimento pedindo autorização para mandar construir este tipo de barcos, dizia expressamente: «O navio será devidamente apetrechado para a pesca à linha, e, se as circunstâncias actuais o permitirem, seria também equipado com guinchos e mais aparelhagem para o exercício da pesca pelo sistema de arrasto.»

Em Maio de 1943 já a Comissão Reguladora tinha adquirido quase todos os materiais incluindo parte da madeira cujo corte tinha sido autorizado por despacho do dia 20 de Abril. Nesta data a Comissão solicitava ao Ministério da Economia os pneus necessários para equipar os camions, que transportariam a madeira para os estaleiros.

Quanto aos planos dos barcos tipo «Renovação», o Ministério da Marinha mostrava grandes dúvidas sobre a sua viabilidade. No parecer então emitido por este Ministério, pode ler-se o seguinte:

«Julgamos no entanto que a CRCB, no louvável intuito de intensificar a pesca por navios portugueses, promoveu o estudo de projecto de um arrastão construído de madeira, com dimensões maiores do que as dos navios motores feitos na Figueira da Foz; depois teria convidado os armadores a realizar navios, sob esse projecto, facilitando com esse fim a aquisição de motores de propulsão, grupos electrogénios, guinchos, etc....

Outros armadores, baseados em desenhos e memória descritiva também fornecidos pela CRCB, requerem autorização a S. Ex.^a o Ministro da Marinha para mandar construir arrastões feitos de madeira.

Quer isto dizer que deve haver um plano da CRCB porventura aprovado pelo Ministério da Economia, para a construção de determinado número de arrastões; e é legítimo supor que o Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau não seja estranho ao assunto e tenha já cooperado com a CRCB, na execução do referido plano.

⁽²³⁾ Correspondência do Presidente da CRCB para o Ministro da Economia — 5 de Fevereiro de 1943.

Para se enquadrarem os propósitos desses organismos na legislação vigente, que condiciona a indústria, terá que constituir-se processo como de resto se está fazendo, caso por caso, dependente:

a) De aprovação de S. Ex.^a o Ministro da Marinha, quanto às vantagens económicas de realização dos arrastões.

b) De aprovação técnica subsequente pela Direcção da Marinha Mercante.

Se porém, e para este aspecto chamamos a atenção superior, estamos já perante desenvolvimento mais ou menos extenso de plano da CRCB, a ponto de haver madeiras cortadas, motores encomendados, grupos electrogénios comprados ou encomendados, bombas, etc., e então são impraticáveis ou absurdas as formalidades, que resultam do Decreto n.º 27.793 de 29-6-37; isto é, nem se justifica o despacho ministerial para confirmar a), nem se entende a interferência técnica da D. M. Mercante especificada em b).

A construção em série visada pela CRCB tem é claro todas as vantagens de uniformização de planos e de aquisição em conjunto de materiais, motores auxiliares e acessórios; mas quer se trate de navios de pesca do bacalhau, quer de quaisquer outros, obteria maior base, sendo reduzida em relação a tipos vinculados por experiência de anos, do que em relação a estudos iniciais ainda que cuidadosos e detalhados até o máximo de possibilidade do nosso meio.

A CRCB parece ter tomado como ponto de partida os navios ultimamente feitos na Figueira da Foz. Mas a esse respeito convém ponderar que tais navios são de grandes dimensões, trouxeram por isso mesmo problemas que, como dissemos, tiveram de ser resolvidos de modo especial sem precedentes em anteriores construções, e *constituem afinal tipo, que na realidade se não pode nesta altura considerar inteiramente sancionado pela prática; e se é assim não seria aconselhável repetição em série de navios da mesma tonelagem. Motivos idênticos, implicitamente ainda mais fundamentados, justificariam a nossa declaração de que não possuímos informação técnica suficiente para apreciar e aprovar a ampliação de dimensões dos navios motores «Bissaya Barreto» e «Comandante Tenreiro» e que em tais condições e com maior razão seria ainda mais desaconselhável a construção em série (*)*.

A pesca de bacalhau com arrastões construídos de madeira, ou por adaptação daqueles navios-motores construídos

(*) Sublinhado do autor.

na Figueira da Foz ou em conformidade com o projecto da CRCB, em relação portanto a navios maiores, seria tentativa interessante, compreensível para o estudo e dedução do caminho a seguir; a ela estamos prestando a nossa atenção tendo com esse fim pedido vários elementos de informação, a propósito do projecto da CRCB apresentado por Manuel Maria Bolaias e Mónica. E enquanto se tratar de simples experiência num navio por exemplo, não pareçam impraticáveis conclusões técnicas que *a priori* se possam acordar com esta repartição; mas encetar imediatamente a construção em série, de arrastão de grandes dimensões, sem antes se ter obtido experiência bastante afigura-se-nos, por motivos já indicados e que aliás são óbvios, de aprovação técnica arriscada, de execução igualmente arriscada e portanto desaconselhável⁽²⁴⁾.

A vida do projecto Renovação não seria muito mais longa pois a 2 de Julho de 1943 a Comissão Reguladora informava o Ministro da Marinha da sua decisão de abandonar o projecto na sua execução total, nestes termos:

«*No louvável intuito de intensificar a pesca* (palavras da informação da Direcção da Marinha Mercante), foi a primeira ideia desta C.R.C.B.: construir, não simples navios de pesca à linha, mas barcos de arrasto de dimensões compatíveis com a natureza do material — madeira — para haver a possibilidade de duas safras anuais.

Verificou-se, posteriormente, a impossibilidade de pôr em prática essa ideia, por vários motivos, em particular os seguintes além de outros:

— O elevado custo da construção, devido em especial aos preços do guincho de arrasto, grupo electrogénio, instalação eléctrica, cabos, redes, etc., e ainda ao facto da necessidade de maior potência destinada à propulsão, em relação ao navio de pesca à linha.

— Diminuição sensível do porte pelo maior espaço ocupado pelo motor de propulsão e pelo guincho de arrasto, e ainda pela sobrecarga de cerca de 30 toneladas do guincho, grupo, etc.

— Dificuldade de aquisição, actualmente, da referida aparelhagem.

Estas foram as principais razões que levaram a C.R.C.B. a pôr de parte a ideia da pesca pelo sistema de arrasto.

Recapitulando e resumindo:

— O arrasto não é de considerar;

(24) Ver Construção de arrastões de madeira, 1943.

— Deseja-se manter as linhas do navio projectado;
— Pede-se aprovação imediata para os planos do casco, para que se não protele por mais tempo o começo dos trabalhos;

— O arranjo interno do navio terá que sofrer alterações a fim de se adaptar inteiramente ao sistema de pesca à linha;

— Os planos relativos a estas alterações serão oportunamente submetidos, pelos construtores, à apreciação de quem de direito» (25).

Quer dizer, mantinha-se a construção de navios estudada para praticarem a pesca à linha e/ou arrasto, sabendo de antemão que não seriam armados com arrasto. E se a Direcção da Marinha Mercante punha reticências quanto ao facto de se construir em série, copiar as duvidosas construções da Figueira da Foz, a Comissão Reguladora agravava ainda a situação dizendo: «Na referida informação da Direcção da Marinha Mercante fala-se, por mais uma vez, em construções em série quando se deveria ter dito em bloco. Não se trata, de facto, de construções em série. Esta expressão tem sentido depreciativo. O que há é três ou quatro construtores que vão fazer onze navios iguais, o que é diferente, e tem muitas vantagens» (26).

Entretanto, depois de uma reunião no gabinete do Ministro da Economia, na presença de todos os interessados neste problema, foi decidido que os construtores deveriam apresentar os planos de um navio ligeiramente maior que o «Aviz», o qual já tinha dado provas de estar bem adaptado para a pesca do bacalhau, mas quando estes concluíram o projecto, não conseguiram obter parecer das entidades oficiais, tendo-lhes sido devolvido sem qualquer informação!

Por esta altura, a situação continuava a agravar-se, já que, não tendo os construtores recebido o que necessitavam para o transporte das madeiras, que entretanto já tinham sido cortadas, estas começavam a apodrecer. Por seu lado, o Delegado do Governo junto do Grémio propôs em 7 de Setembro que os barcos a construir fossem do tipo Bissaia Barreto e Comandante Tenreiro. Voltava-se quase ao princípio! O Ministro da Marinha concordou e em Novembro foi dada ordem às capitães para autorizarem o levantamento das quilhas!

Não admira pois que progressivamente os armadores comesçassem a desanimar ao ver que os navios tipo «Renova-

(25) Exposição feita pelo Presidente da CRCB na reunião da CRCB de 9 de Dezembro de 1943.

(26) *Idem*.

ção» não resolviam nenhum problema, nem tão-pouco os do tipo «Bissaia Barreto». Mas nem mesmo assim a Comissão desistia fazendo orelhas moucas da opinião dos armadores, claramente expostas, como por exemplo numa carta dirigida ao Presidente da Comissão em Outubro de 1943 por um armador:

«Cumpre-nos levar ao conhecimento de V. Ex.^a que esta companhia não deseja construir uma nova unidade segundo o plano geral dos navios Comandante Tenreiro e Bissaia Barreto.

Conforme pessoalmente demos conhecimento a V. Ex.^a e em virtude de se ter concretizado que o custo das novas construções ultrapassava em milhares de contos o cálculo estabelecido à cerca de 18 meses, em que se procurou pôr em prática o plano para o aumento da frota, iniciamos demarches para a construção de uma unidade de ferro que, embora mais dispendiosa, representa maior valor intrínseco e mais capacidade de carga» (27).

Mas a história das madeiras cortadas ainda não tinha acabado.

Dos 16.000 m3 autorizados, já cerca de 10.000 tinham sido cortados. Como a construção das novas unidades ainda não tinha começado e que dos 16 pedidos de construção, só se mantinham metade, com tendência para diminuir, o Presidente da Comissão pediu ao Ministro da Economia autorização para proceder à venda de parte dos 10.000 m3 cortados justificando assim esta decisão: «Assim uma parte da madeira já neste momento sofreu sensível depreciação e toda ela corre o grave risco de se inutilizar, se com urgência não for recolhida.

Dada a diminuição do número de unidades a construir, a madeira que se encontra serrada e outra já escolhida, deve ser suficiente, tornando-se apenas necessário cortar em época adequada, algumas peças especiais.

Como todas as despesas têm sido feitas pela Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau, corre este organismo o risco de avultados prejuízos que não está em situação de suportar motivo porque tenho a honra de rogar a V. Ex.^a se digne consentir na venda da madeira que exceda as actuais necessidades da construção naval».

Quanto aos pneus dizia Higino Queiroz em 9 de Dezembro de 1943:

(27) Correspondência para a CRCB, Porto 15/10/43.

«Foi tudo completamente inútil e quem visitar estaleiros da Gafanha depara com um verdadeiro cemitério de camions, espectáculo doloroso que significa prejuízos de muitas centenas de contos» ⁽²⁸⁾.

No período do pós-guerra a frota bacalhoeira acabou finalmente por aumentar graças a um conjunto de medidas facilitando o crédito, entre as quais citamos o decreto-lei n.º 31.990 de 1942 e do decreto-lei n.º 37.842 de 1950. Estas construções também beneficiaram de subsídios vários como por exemplo prémio de construção de 6 % enunciado no Decreto 29.603 de 17 de Maio de 1939. O valor desta ajuda atingiu valores muito elevados. Somente em relação aos créditos concedidos pelo Fundo Corporativo e instituições bancárias até 1958 os valores foram os seguintes: (ver quadro 22).

QUADRO 22

Crédito concedido pelo Fundo Corporativo e instituições bancárias

Anos	Crédito (contos)	Anos	Crédito (contos)
1936	328	1948	31.785
1937	2.565	1949	45.700
1938	5.902	1950	38.000
1939	6.941	1951	16.000
1940	8.683	1952	17.000
1941	2.646	1953	15.000
1942	5.121	1954	?
1943	4.047	1955	15.700
1944	9.550	1956	40.000
1945	1.480	1957	55.000
1946	14.047	1958	76.000
1947	22.825		

Fonte: Relatórios do Grémio dos Armadores dos Navios da Pesca do Bacalhau.

Entre 1946 e 1951 o número de veleiros passou de 47 unidades para 42, mas o número de arrastões de 6 unidades em serviço no ano de 1946 para 20 em 1951.

A partir de 1951 a renovação da frota foi subsidiada pelo Plano Marshall (6 novas embarcações de pesca à linha e

⁽²⁸⁾ Exposição feita pelo Presidente da CRCB na reunião da CRCB de 9 de Dezembro de 1943.

arrastões) por intermédio do Fundo de Fomento Nacional ao abrigo do Decreto-Lei n.º 37.842 de 31 de Maio de 1950.

Os armadores através do Grémio beneficiavam que a Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau assumisse as responsabilidades inerentes aos empréstimos responsabilizando-se esta, pela sua integral liquidação. (Cf. por exemplo, Acta n.º 230 da C.R.C.B. de Julho de 1951).

Em meados dos anos 50 e até 1960 o governo optou por novas orientações decidindo não autorizar a construção de novos arrastões que não se desviassem à substituição de arrastões afundados. Tal decisão era «fundamentada» pelo Ministro da Marinha da seguinte forma: «Finalmente... sustou-se a construção de mais navios de arrasto para a pesca do bacalhau. Considero sensata a resolução voluntariamente tomada, que a não ser tomada teria de ser imposta, pois possuímos já uma numerosa frota de arrastões (vinte e dois), que seria imprudente aumentar em face do alarme que a faina dos arrastões nos bancos da Terra Nova têm provado» (acta n.º 277 do C.R.C.B. de 3 de Março de 1955). Assim em 1955 já foi a Empresa de Pesca de Aveiro impedida de mandar construir um novo arrastão. Mas o tempo passava depressa e em 1960 já a Comissão considerava que a Empresa de Pesca de Viana podia construir um arrastão em substituição do «Santa Maria Madalena», navio de pesca à linha afundado na Terra Nova (Acta n.º 346 da C.R.C.B. de 30 de Abril de 1960).

Até esta altura a renovação da frota traduz-se no seguinte quadro, referente ao período entre 1938 e 1961. (Quadro 23.)

A partir de 1960 ia entrar-se num novo período de «grandes medidas» mas infelizmente com um sabor ao passado plano da «Renovação».

Era agora necessário mandar transformar rapidamente nada menos que 15 navios à linha em arrastões.

Dizia então o presidente da C.R.C.B. que tínhamos construído navios moderníssimos com equipamentos da mais actual técnica mas que tinham de ser carregados de peixe capturado pelo mais rotineiro processo! Navios esses que tinham beneficiado de empréstimos concedidos pela Caixa Geral de Depósitos (Plano Marshall), Fundo de Renovação e Apetrechamento da Indústria de Pesca e Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau. (Acta n.º 343 C.R.C.B. de 3 de Janeiro de 1960.)

Em 26 de Janeiro desse ano escreveu pois Higino Queiroz ao Secretário de Estado do Comércio expondo-lhe o projecto ao mesmo tempo que lhe pedia 37.500 contos para dar aos Armadores que mandassem executar tais transformações.

QUADRO 23

Renovação da frota entre 1938 e 1961

Construíram-se:			
	N.º de unidades	Arqueação (toneladas)	Capacidade pesca qts.
Pesca à linha			
a) Madeira	22	15.905	246.57
b) Aço	22	24.812	375.78
Pesca arrasto	22	28.460	419.39
Total	66	69.177	1.041.74
Foram abatidos:			
Pesca à linha			
a) Madeira	52	19.227	335.402
b) Aço	1	1.031	14.599
Total	53	20.258	350.001

Ficando a idade dos navios da frota distribuída do seguinte modo:

Idade	Pesca à linha		Arrasto	Total
	Madeira	Aço		
Até 10 anos	10	14	3	27
de 10 a 15 anos	2	3	16	21
de 15 a 20 anos	6	—	2	8
Mais de 20 anos	7	5	4	16

Fonte: Relatório Grémio, 1961/62.

Não deixava de ser curiosa a forma como era feita a análise da situação. «Virtudes de ontem defeitos de hoje».

«Como em devido tempo tive a honra de informar V. Ex.^a, alguns armadores, perante os infelizes resultados da pesca à linha nas duas últimas campanhas, propõem-se transformar em arrastão os barcos daquela modalidade cujas características consintam essa operação. Encontram-se nestes condições

15 unidades, que a persistir a escassez da pesca não terão qualquer possibilidade de amortização, a continuarem com o actual sistema de capturas. Permito-me mesmo manifestar a opinião que sem a anormalidade verificada, estes navios pelo seu elevadíssimo preço de custo e dispendiosa exploração, teriam muitas fracas possibilidades de permitirem a sua amortização.

A pesca à linha nos moldes tradicionais em que a praticamos (doris individuais), só pode ser rentável se a exploração for muito económica e o preço da unidade não exceder limites razoáveis.

Por isso, esta Comissão sempre foi do parecer que não devia ser abandonada, para a pesca à linha a construção em madeira de unidades com a capacidade consentida por aquele material (cerca de 12.000 quintais) cujo custo não excede 9.000 contos. Não aconteceu assim e construíram-se magníficas unidades em aço com capacidade para 17.000 quintais, de preço superior a 20.000 contos, mas conservou-se o processo de pescar, isto é, construíram-se navios moderníssimos com equipamentos da mais actual técnica que terão de ser carregados com peixe capturado pelos mais rotineiros processos».

Os 15 navios nestas condições deviam com efeito as seguintes verbas:

— Empréstimo ao abrigo do Decreto-Lei n.º 27.842	4.584.000\$50
— A fundo de Renovação e Apetrechamento da Indústria da Pesca	81.517.200\$00
— Ao Grémio dos Armadores dos Navios de Pesca do Bacalhau	17.266.712\$50
<i>Total</i>	103.367.913\$00

E Higinio Queiroz comentava: «Encontramo-nos, portanto, em face de uma posição que não é tranquilizadora, e, embora para ela o Ministério da Economia nada tenha concluído, urge encará-la com decisão, antes que os acontecimentos se precipitem e que, com prejuízo para todos, incluindo a economia nacional, assistamos à destruição de uma obra que constitui justificado orgulho da organização corporativa em Portugal» ⁽²⁹⁾.

⁽²⁹⁾ Correspondência do Presidente da CRCB para o Secretário de Estado do Comércio — 26 de Janeiro de 1960.

Ora as transformações eram orçadas em cerca de 6.000 contos por navio, o que significava um investimento global de 90.000 contos.

A solução era a seguinte: cada armador recebia um subsídio de 2.500 contos por navio ou seja 42 % do investimento. Os restantes 58 % seriam financiados pelas verbas inscritas no II Plano do Fomento destinadas a novas unidades que de toda a evidência não seriam concluídas.

Os 37.500 contos que formavam o total dos subsídios seriam fornecidos pelos saldos dos processos de importação (conta diferencial de preço do bacalhau). Por despacho de 4 de Julho de 1960 da Secretaria de Estado do Comércio tal plano foi aprovado.

Em 1962, 7 armadores já tinham beneficiado deste plano (5 em 1960, 1 em 1961, 1 em 1962). Ao restante capital não utilizado dava-se agora outra utilização, não na transformação dos velhos navios mas na construção de novos arrastões!!!

Voltavam pois provisoriamente à necessidade de aumentar o número de arrastões, já que só a partir de 1970 as orientações tinham por objectivo a transformação dos navios à linha para navios com rede de emalhar.

Mas enquanto isso não aconteceu ou seja até 1967, os lucros obtidos pelos armadores e que justificavam a armação de novos navios eram conseguidos à custa da exploração da mão-de-obra e não da modernização da frota, pois como vimos ela foi sempre caracterizada por opções duvidosas, tardias e desajustadas, talvez à excepção dos arrastos pela popa, facto que aliás se deve mais à visão inovadora da E.P.A. que à política do Estado Novo.

Não tivessem os armadores à sua disposição uma população com um nível de vida tão baixo, que para sobreviver aceitava salários de fome e condições de trabalho desumanas, talvez se tivessem decidido a modernizar as suas frotas, por forma a obter uma rentabilidade à custa de uma melhor produtividade e não das condições de produção. Para quê investir em métodos mais modernos, se continuando a construir mesmo para a pesca à linha se conseguia lucros proporcionais?

Não nos parece razoável pensar que a pesca com dóri se tivesse mantido e desenvolvido por forma a garantir postos de trabalho como frequentemente se escrevia.

Nunca esse problema, noutros domínios da economia, obistou a que qualquer medida do Estado Novo fosse posta em execução. O que nos parece sim, é que se continuou a pescar à linha, por falta de um plano eficaz de reorganização das pescas. A produção nacional de bacalhau aumentou indis-

cutivamente até 1967 mas isso apesar da nossa frota ser antiquada, desajustada e por consequência pouco remuneradora para o capital investido para não falar das condições de trabalho dos pescadores.

Lembremos que desde o início deste século já a pesca do bacalhau era largamente feita por arrasto, e que quando este método foi introduzido em Portugal já no resto da Europa a pesca enveredava por outros caminhos. Lamentavelmente o orgulho da Comissão Reguladora ia para os veleiros do tipo do «Argus» e do «Creoula», verdadeiros anacronismos.

Evidentemente que não era solução pescar à linha com barcos construídos para o arrasto, nem adaptar ao arrasto barcos da pesca à linha. Poucas foram as embarcações devidamente projectadas para a pesca do arrasto.

A construção destes arrastões era no entanto orientada por homens com formação de engenharia de máquinas ou mecânica mas que no dizer de um experiente capitão de Aveiro (Capitão San Marcos) pouco conheciam sobre a pesca do arrasto! Por isso alguns armadores tão avisados como Egas da Silva Salgueiro, que desde 1918 estava ligado à pesca do bacalhau pela firma Salgueiro e Filhos e que foi fundador em 1928 da Empresa de Pesca de Aveiro, quando pensou promover a pesca do arrasto em Portugal, recorreu aos Estaleiros Naskov Skibsvaerft da Dinamarca. Aí mandou construir em 1936 o primeiro arrastão da frota bacalhoeira nos moldes dos arrastões franceses com o nome que tinha o velho lugre «Santa Joana» afundado um ano antes.

O novo arrastão foi devidamente projectado tendo sido até 1982, altura em que se afundou ao largo do Canadá, um dos navios mais bem dimensionados da frota portuguesa.

Apesar da SNAB ter analisado longamente as características do «Santa Joana» não soube recolher os ensinamentos devidos, pois tendo este arrastão um passo de hélice de 115 rotações, os 2 navios que a SNAB mandou construir na altura, «Álvaro Martins Homem» e «João Corte Real», tinham nada menos que 195 rotações.

Esta alteração aparentemente de pouca importância para leigos, marcou no entanto o início de um processo onde a incompetência reinava.

Com efeito para dada potência do motor, tais rotações não conseguiam dar uma força de tracção suficiente para arrastar a rede, logo que a resistência do mar aumentava. Quando o mar apenas começava a encrespar-se ou que o vento aumentava, condições aliás extremamente frequentes

no Ártico, os navios deixaram de poder arrastar e eram obrigados a recolher redes. Desta forma enquanto os arrastões de outros países podiam pescar em quase todas as condições, a frota portuguesa de arrasto devia aguardar por melhores condições climáticas (informação oral do capitão San Marcos).

Esta é a razão pela qual, mesmo assistindo ao aumento da frota e à maior produção, nunca os armadores, enquanto empresas, nem os pescadores, saíram verdadeiramente da crise.

Uns porque a indústria estava mal organizada, os outros por terem de pagar o custo da crise. Só as contas da exploração davam lucros.

Quer com a transformação dos navios quer pela construção de novas unidades a tonelagem da frota acabou no entanto por aumentar passando de 47.000 toneladas em 1950 para 62.000, 72.000, 74.000 e 75.000 respectivamente em 1955, 1960, 1965 e 1970.

Mas se como vimos os armadores encontravam-se sempre com dificuldades em amortizar os investimentos como compreender que prosseguissem nesta actividade? Parece só haver uma resposta. O «paternalismo» do Estado Novo que lhes falcultava créditos a baixo juro e a longo prazo e a concessão de vultuosos subsídios não reembolsáveis. Assim bastava ao armador que as contas de exploração fossem positivas. A existência destes lucros é facilmente comprovada se repararmos como eram calculadas as compensações atribuídas pelo Fundo de Compensação por défice de pesca. Este fundo foi criado por despacho do Ministro da Economia de 21 de Dezembro de 1943, integrado no Fundo de Abastecimento pelo Decreto-Lei n.º 36.601 de 9 de Setembro de 1947 e regulamentado por despacho do subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, de 31 de Dezembro de 1951.

Este fundo foi instituído para fazer face aos prejuízos das pescas deficitárias dos barcos à linha e atenuar os prejuízos sofridos pelos armadores quando os seus navios regressavam da pesca com carga incompleta⁽³⁰⁾.

Evidentemente que o problema dos lucros obtidos pelos armadores nunca foi assunto facilmente divulgável, por razões óbvias. Só pois indirectamente e esporadicamente podemos formar uma ideia devidamente fundamentada. É o caso

⁽³⁰⁾ Correspondência do Presidente da CRCB para o Secretário de Estado do Comércio — 27 de Fevereiro de 1959.

dos valores contidos num documento da CRCB ⁽³¹⁾ no qual se calculava os lucros médios de 2 navios nas campanhas de 1950/51 e 1951/52 de modo a determinar o lucro líquido médio produzido por cada quintal de bacalhau verde.

BRITES

Rendimento desta campanha	3.868.579\$75	3.763.076\$75
Encargos desta campanha	3.099.824\$71	3.314.875\$10
Resultados da exploração	<u>768.755\$04</u>	<u>448.201\$65</u>
Produção de bacalhau verde	5.628 Qts.	5.763 Qts.
Lucro médio produzido por cada quintal de bacalhau verde	97\$71	52\$76

VAZ

Rendimento desta campanha	8.142.299\$00	8.005.052\$10
Encargos desta campanha	5.610.255\$16	6.245.210\$77
Resultado da exploração	<u>2.532.073\$84</u>	<u>1.759.841\$33</u>
Produção de bacalhau seco	11.704 Qts.	11.992 Qts.
Lucro líquido médio por cada quintal de bacalhau seco	216\$34	146\$75
Produção de bacalhau verde	15.828 Qts.	16.268 Qts.
Lucro líquido médio produzido por cada quintal de bacalhau verde	159\$97	118\$19

CONJUNTO

Rendimento desta campanha	12.010.878\$75	11.768.128\$85
Encargos desta campanha	8.710.067\$87	9.560.085\$87
Resultado da exploração	<u>3.300.810\$88</u>	<u>2.208.042\$98</u>
Produção de bacalhau seco	17.332 Qts.	17.755 Qts.

⁽³¹⁾ Correspondência do GANPB para a CRCB — 10 de Novembro de 1953.

Lucro líquido médio por cada quintal de bacalhau seco	190\$44	124\$36
Produção de bacalhau verde	23.777 Qts.	24.760 Qts.
Lucro médio produzido por cada quintal de bacalhau verde	138\$83	87\$17

Na coluna de encargos de campanha nos valores apresentados já estão incluídos os juros e amortizações. Os anos tomados como referência correspondem a um período que até nem foi dos mais lucrativos para os armadores. Mesmo assim dão-nos a certeza que a indústria bacalhoeira tal como era organizada representava para estes uma fonte de lucros de muito respeito, sobretudo se os barcos regressassem cheios.

Para que os navios viessem cheios, os armadores apenas tinham que prolongar a campanha por número indeterminado de semanas ou meses, tendo como despesas apenas a alimentação dos pescadores e o gasóleo caso se tratasse de arrastões. Tal processo implicava a redução do salário-hora dos pescadores que assim se viam obrigados a trabalhar ainda mais algumas centenas de horas.

Aliás se olharmos a imprensa da época veremos que era frequente navios regressarem em Outubro e mesmo até em fins de Novembro.

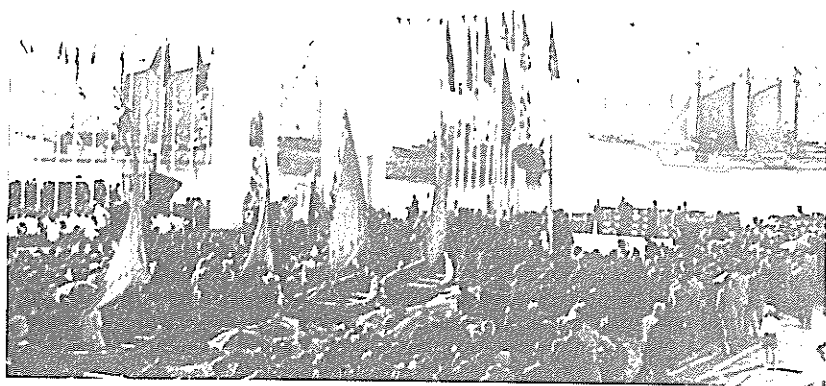
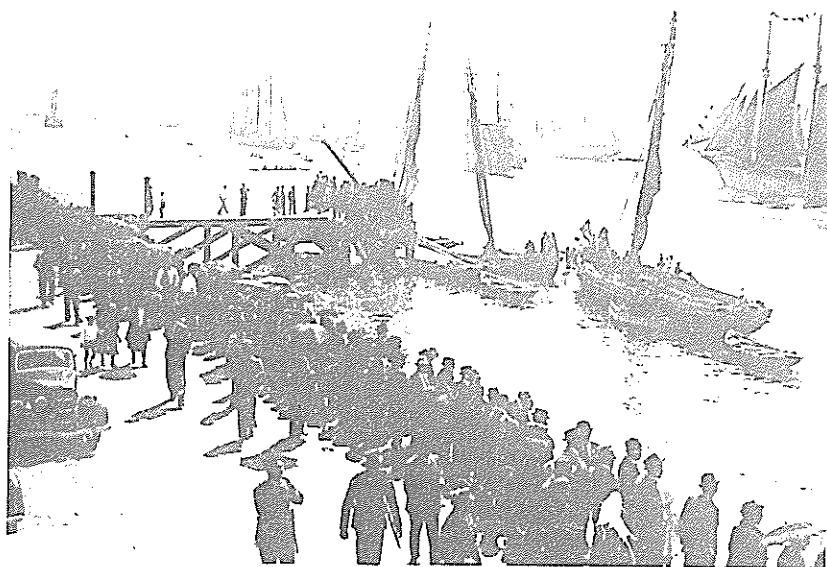
Isto não impedia no entanto que os armadores se lastimassem continuamente, mesmo sabendo que os encargos devido a juros e amortizações calculadas para eles de formas favoráveis, podiam ainda ser pagos conforme as suas conveniências.

Caso os navios não viessem cheios o Fundo de Compensação nunca deixava as contas de exploração apresentarem saldos negativos.

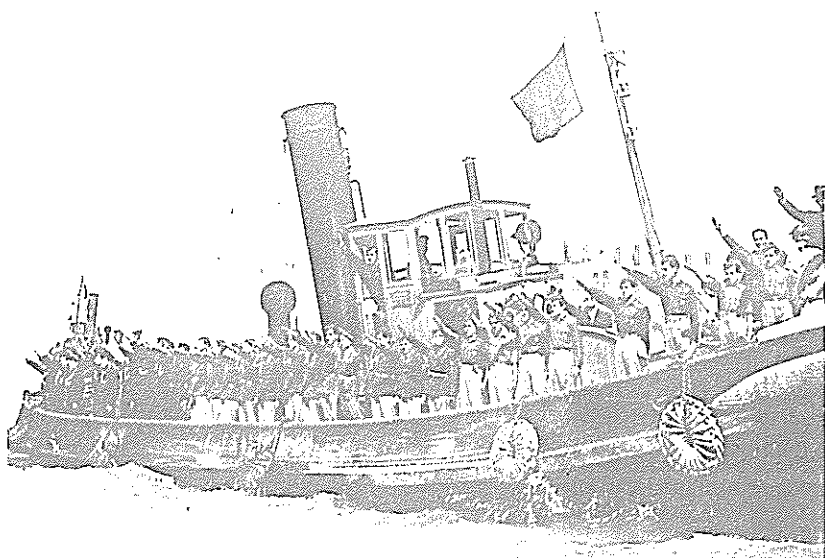
Sobre as dificuldades da indústria dizia Duarte Silva em 1955: «Como já atrás esclarecemos, os preços fixados até 1939 para o bacalhau nacional eram insuficientes, não permitindo a atribuição de dividendos e a substituição dos navios.

Durante os anos de guerra e até 1949, houve um certo equilíbrio entre as receitas e as despesas da pesca.

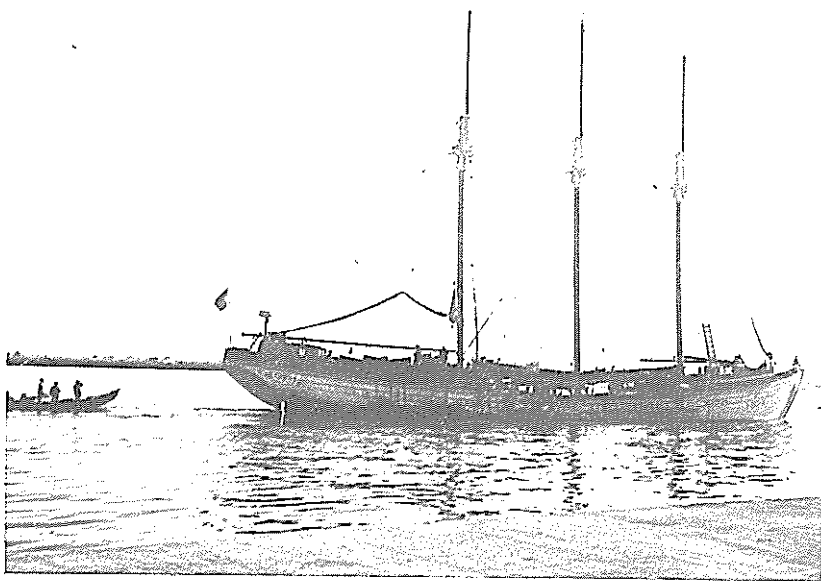
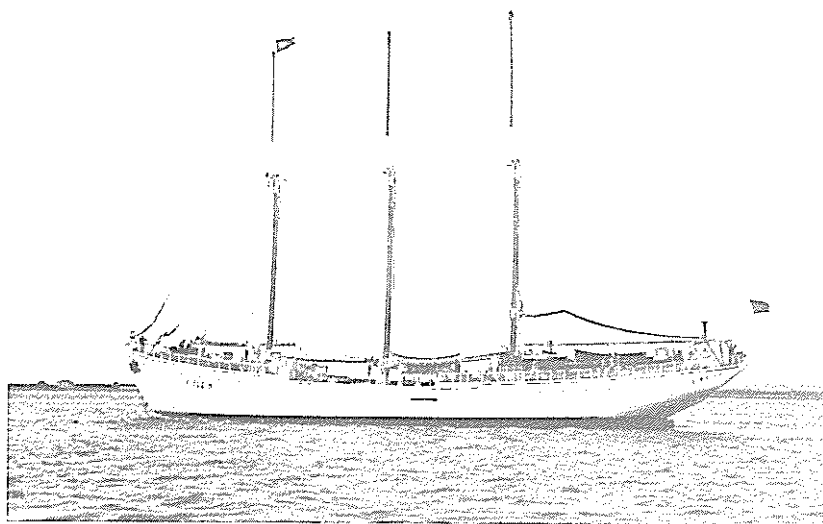
Mas, a partir de então, a situação agravou-se e é hoje pior do que antes do início da guerra. Na verdade, o aumento do custo dos navios e das despesas de armamento está em manifesta desproporção com a elevação do preço médio do bacalhau nacional, cujo índice, em 1954, é de 254 % em relação ao



Aspectos da bênção dos bacalhoeiros



Aspectos da bênção dos bacalhoeiros



Um lugre com motor no início e no regresso de uma campanha

Pedro Paula Vilhena



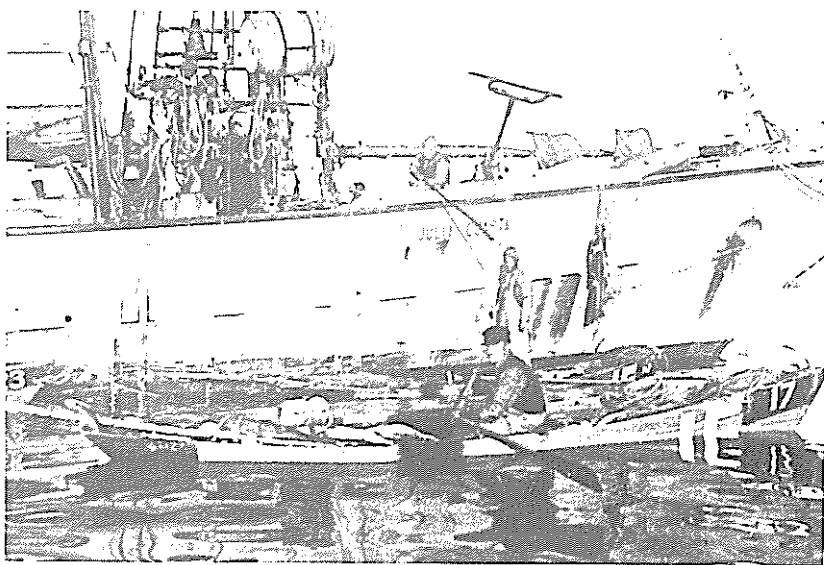
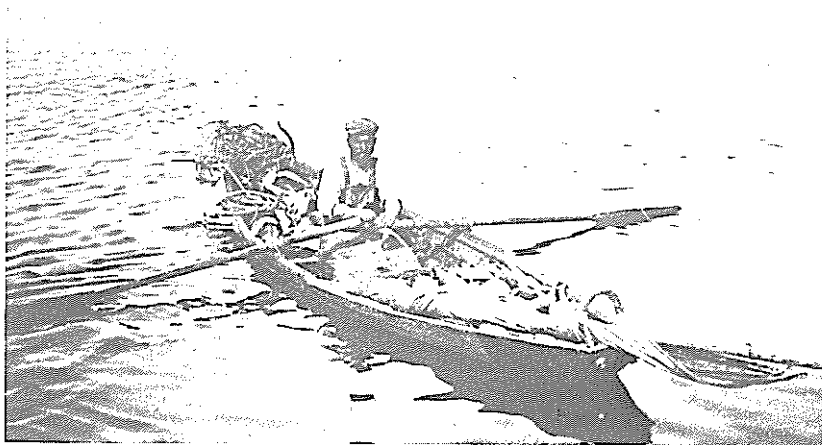
Pescadores a bordo de um veleiro
CRCB





Preparação dos dóris a caminho do banco

CRCB

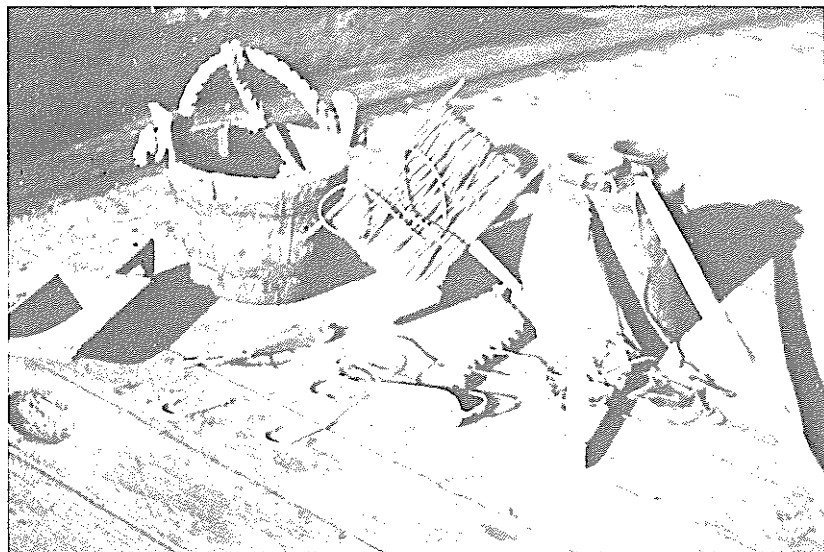


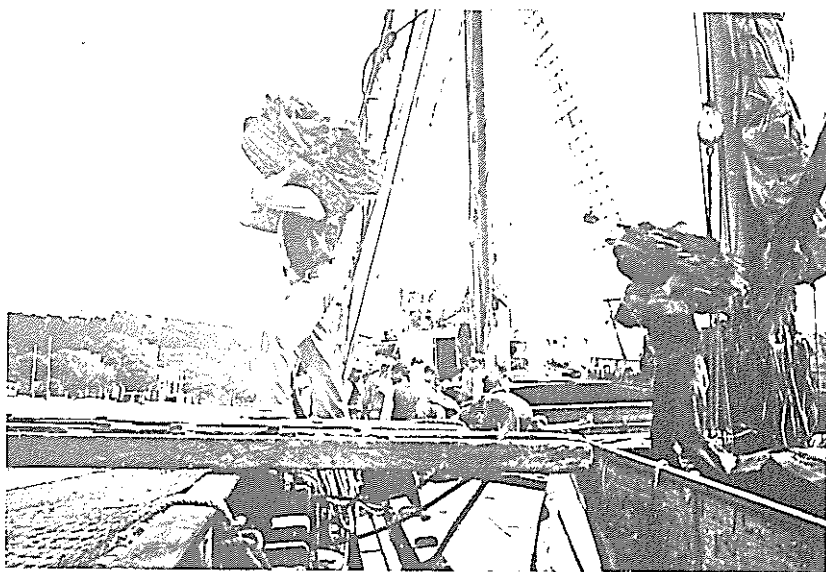
Regresso ao veleiro no fim de um dia de pesca



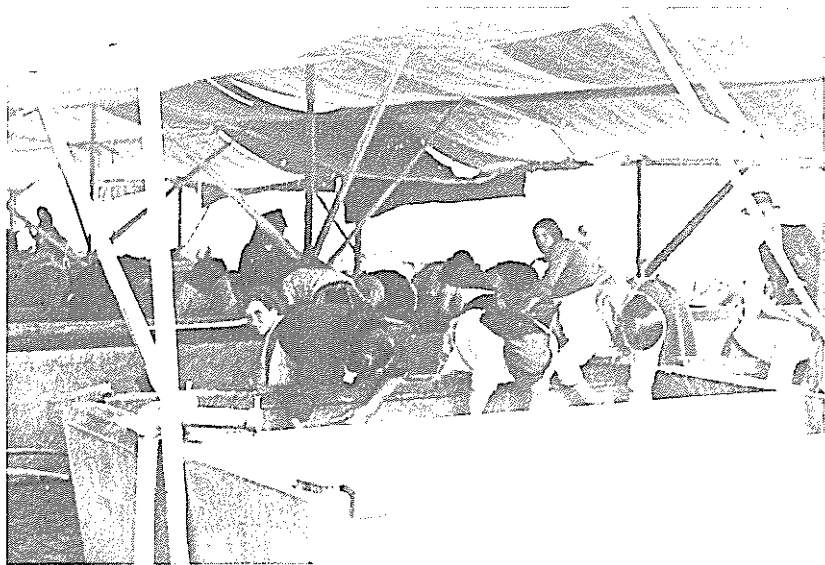
Invit a bordo de um veleiro
CRCB

Palamenta utilizada nos dóris
CRCB



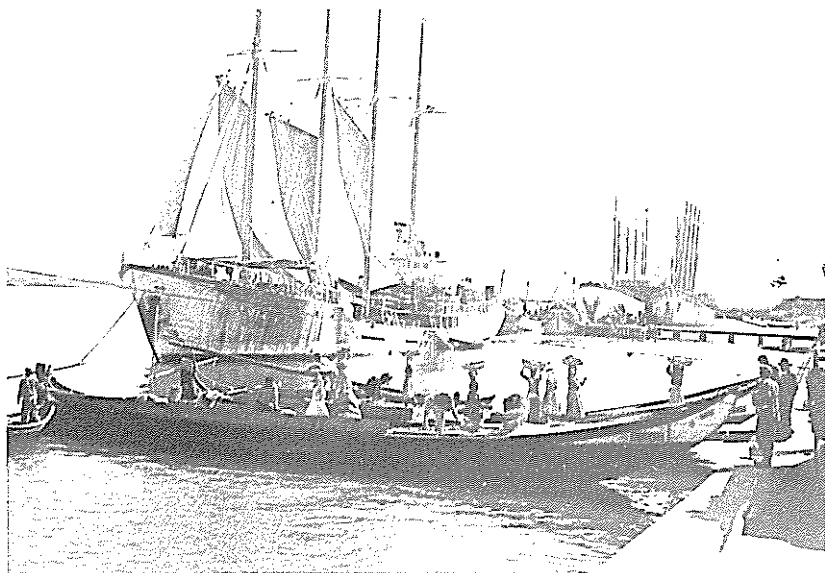


Descarregamento de bacalhau

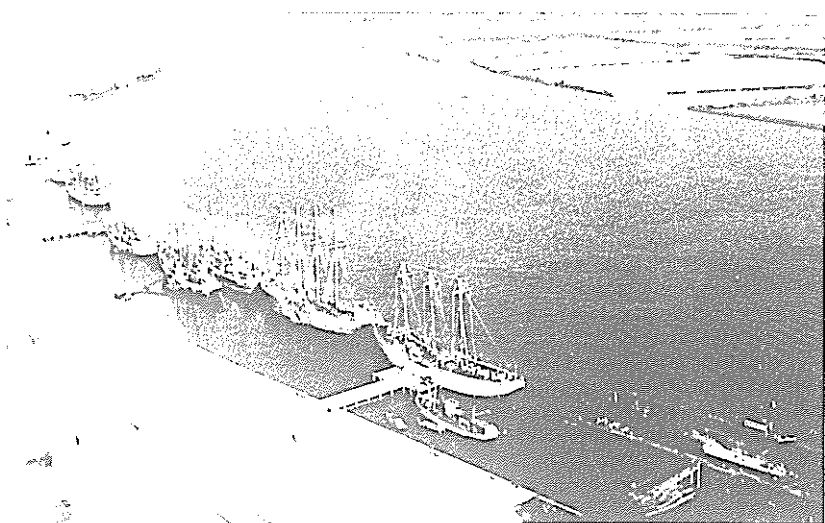


Trabalho numa seca

CRCB



Pedro Paula Vilhena



CRCB

Vistas do porto de Aveiro — 1958

O TRISTE FADO... DO BACALHAU!



Meu rico e fiel amigo,
sempre te dei um abelão
na tua ventra, esfolado,
e agora presqu' não há!
— Mas, que abelão te deu, então?
— Oucho segredo não há!

Mas não te vas, não me deixes,
pulsas o melhor dos peixes,
e eu mal e mal p'ra o peixeiro,
e os outros obrigas, não faltar,
e assim se dá o valor
que os outros não têm!

Mas que mal é que eu te fiz?
Volta, que eu vivo infeliz
por te ver's assim! To mau,
não amais mais! — Explique
é que, a tua raiz, fiquei
em águas de bacalhau...

Ilustração publicada no jornal *Os Ridículos* — 18/5/1938

IMPONENTE RECEPÇÃO!

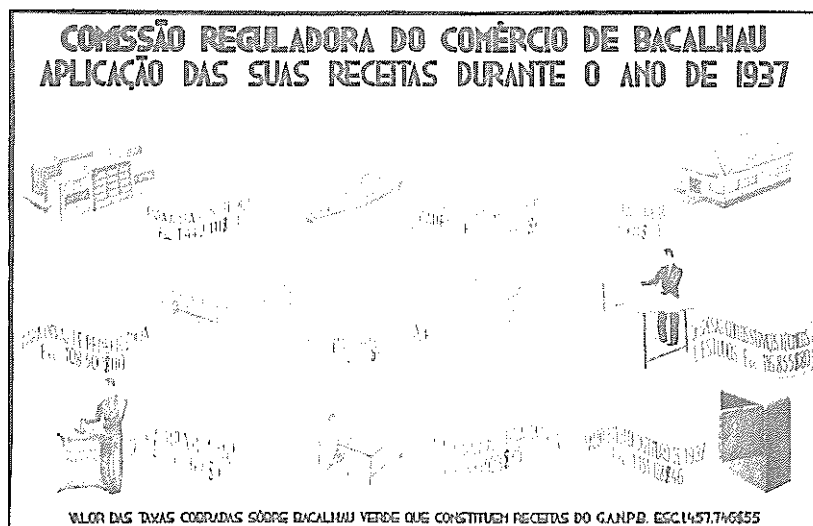
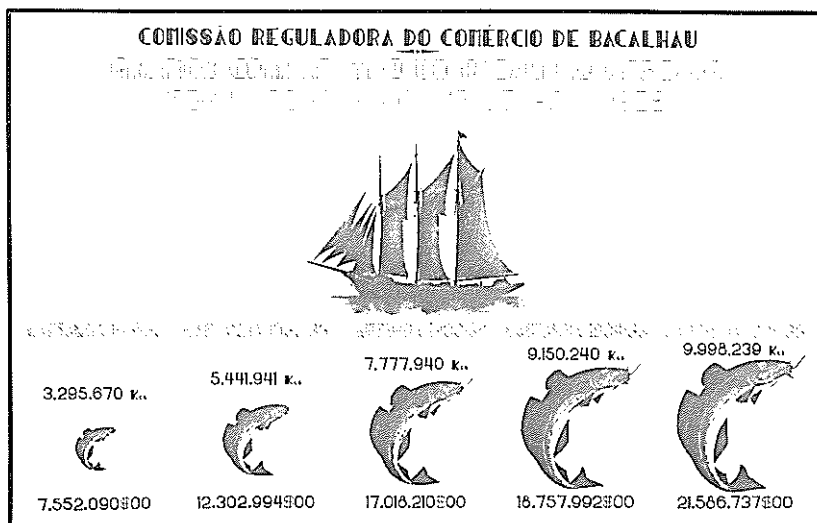
76 Os barcos portugueses têm regressado da Terra Nova
carregados de bacalhau de primeira qualidade.
(DOS JORNAIS)



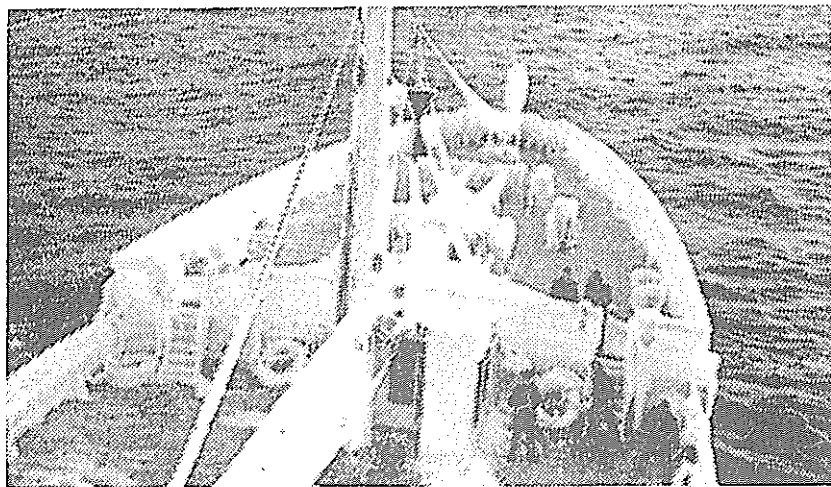
À sua chegada, Sua Excelência o Fiel Amigo tem sido entusiasticamente festejado pelos seus numerosos admiradores...

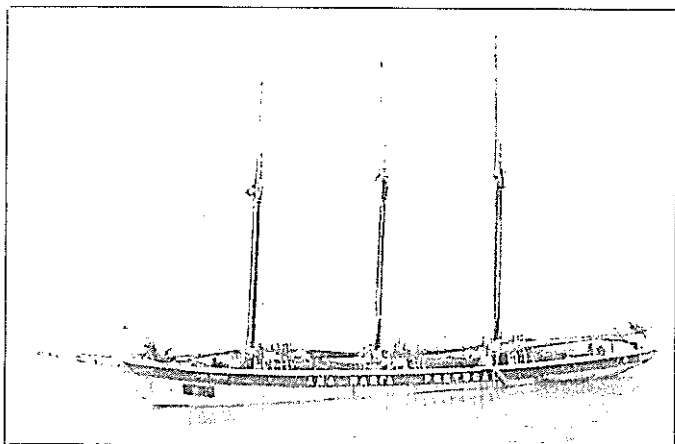
Ilustração publicada no jornal *Os Ridículos* — 17/9/1941

Os Ridículos



Expressão gráfica dada pela CRCB sobre dados referentes à pesca e aplicação de receitas
 CRCB



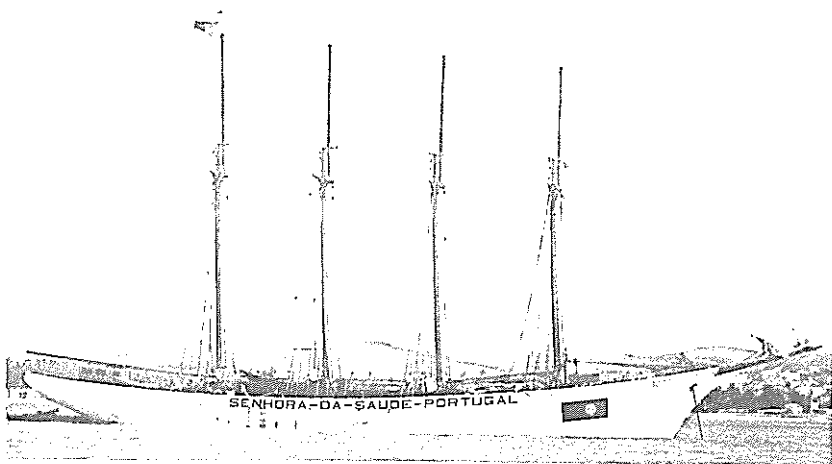


1873

Lugre; construído em madeira em Dundee

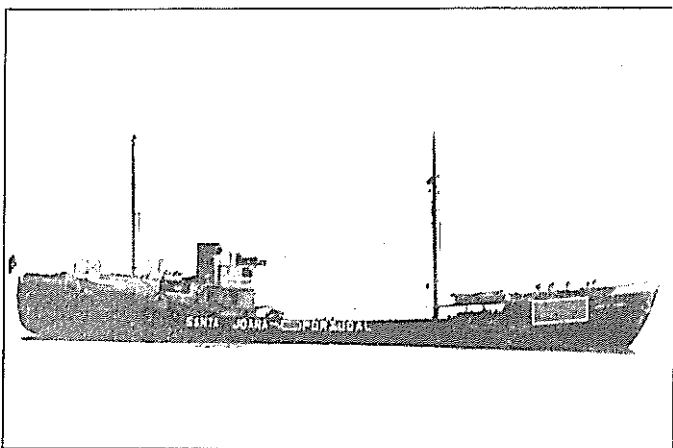
Compt.º 39,64 m. Tonelagem bruta 270,64 ton.

Capacidade de pesca 5 058 qts GANPB



1920

Lugre-motor; construído em madeira na Dinamarca. Compt.º 48,00 m. Tonelagem bruta 426,43 ton. Capacidade de pesca 7 129 qts. GANPB



1936

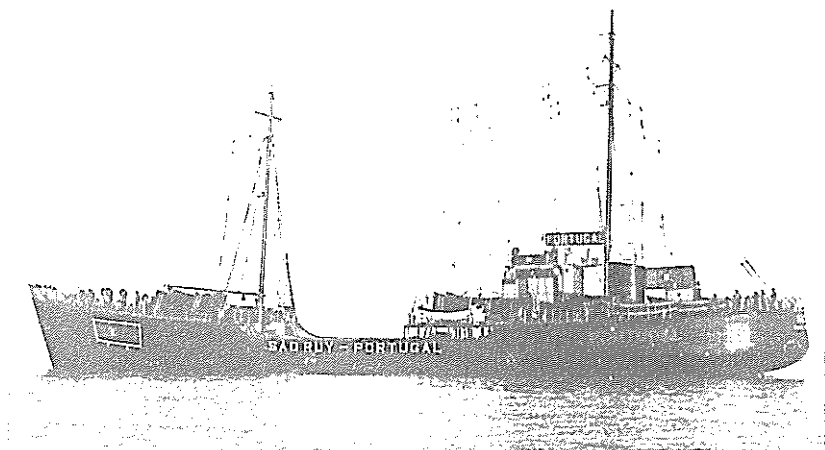
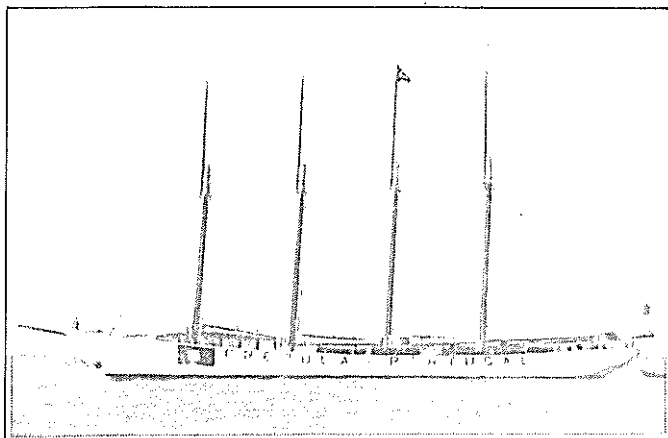
Arrastão lateral; construído em aço na Dinamarca

Compt.º 66,00 m. Tonelagem bruta 1 198,60 ton.

Capacidade de pesca 18 003 qts. GANPB

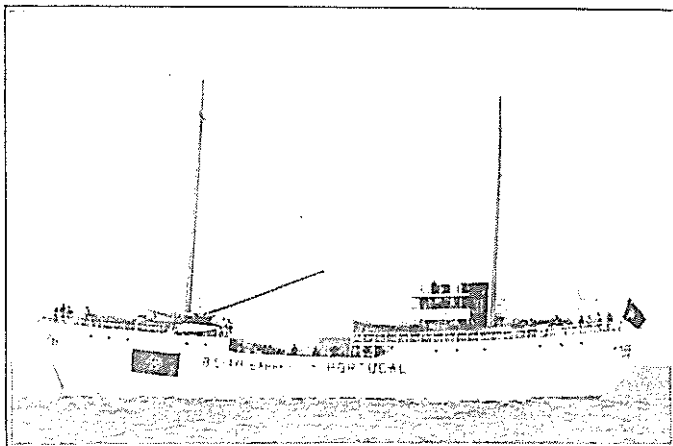
1937

Lugre com motor; construído em
aço em Lisboa
Compt.º 57,77 m. Tonelagem
bruta 666,57 ton.
Capacidade de pesca 9 295 qts.
GANPB



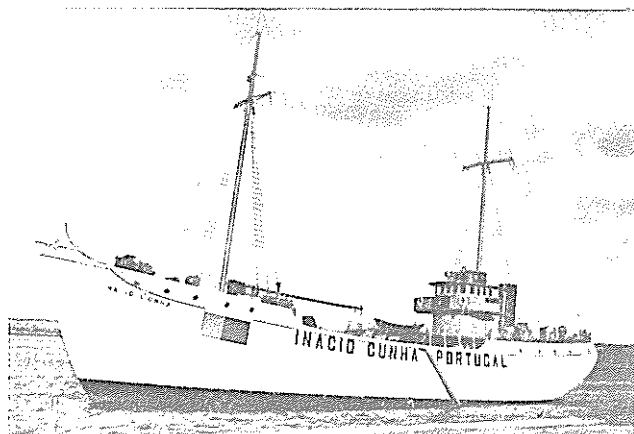
1939

Navio com motor; construído em aço em Lisboa. Compt.º 61,83 m. Tonelagem bruta 1 043,40 ton.
Capacidade de pesca 14 599 qts. GANPB

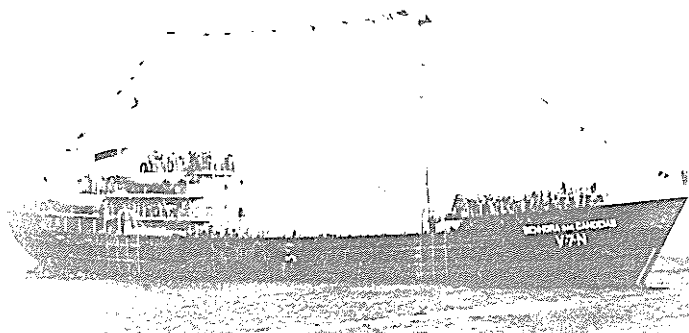


1943

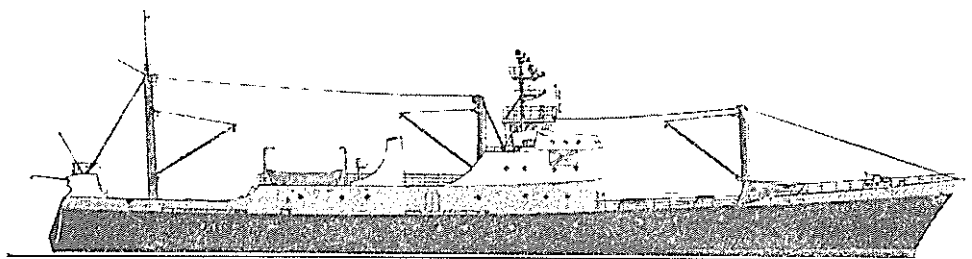
Navio com motor; construído em
madeira na Figueira da Foz
Compt.º 51,03 m. Tonelagem
bruta 712,15 ton.
Capacidade de pesca 11 299 qts.
GANPB



1945
Navio motor; construído em madeira na Gafanha
Compt.º 52,75 m. Tonelagem bruta 775,42 ton.
Capacidade de pesca 11 064 qts. GANPB



1948
Arrastão lateral; construído em aço em Viana do Castelo
Compt.º 71,50 m. Tonelagem bruta 1 215,68 ton.
Capacidade de pesca 20 000 qts. GANPB



Arrastão de popa; construído em aço em Hamburgo
Compt.º 80,30 m. Porões de peixe salgado 1 393 m³.
Porões de peixe congelado 233 m³. EPA

anterior à guerra ou seja, pouco superior ao das matérias alimentares de origem nacional, enquanto que o bacalhau estrangeiro subiu para mais de 470 %.

Com efeito o preço médio dos navios é hoje aproximadamente 500 % superior ao de 1939 e o de armamento regula também por mais de 300 %. Na verdade, antes da guerra os navios da pesca à linha construídos nos estaleiros navais do Porto de Lisboa e para a capacidade de cerca de 16.000 quintais, importaram 2.500 contos. Hoje, navios do mesmo tipo, embora melhorados e com a capacidade ligeiramente superior, cerca de 18.000 quintais — custam 17.000 contos, e as consequências da valorização das unidades não se limitam às dificuldades em obter os capitais necessários e à sua remuneração, mas têm influência directa no custo da produção, porquanto os aumentos que provocam nos seguros e manutenção são extremamente pesados. E se o custo do armamento não foi mais longe isso dever-se-á à Organização, que pelos seus poderosos meios consegue apetrechar os navios com a maior economia possível, e que, pela sua intervenção nas condições de trabalho assegura aos tripulantes situação estável de satisfatória remuneração, mas simultaneamente impede que em períodos como os da guerra, o valor da mão-de-obra atinja índices excessivos.

Mas sucede ainda que, a partir de 1949 e em relação a 1954, o preço de venda do bacalhau pelo armador baixa de 657\$00 para 602\$63, quer dizer, menos 54\$37 por quintal.

Assim, enquanto o bacalhau estrangeiro custava CIF Lisboa ou Porto 12\$15 por quilo, o bacalhau nacional era pago ao armador por 10\$27.

Mas, a redução real no valor do bacalhau, para o armador, é ainda bastante maior, pois, em virtude das dificuldades e demoras no escoamento da produção do peixe seco, a quebra de verde para seco tem aumentado.

Assim, só o aumento da produtividade e os carregamentos completos nos navios de pesca à linha têm permitido manter a Indústria no seu nível actual.

Chegou-se, porém, a uma situação crítica, em que as despesas de exploração absorvem quase a totalidade das receitas, e bastará uma ligeira diminuição nas capturas para transformar a situação crítica em calamitosa realidade»⁽³²⁾.

A partir de 1967 as capturas começaram a diminuir de forma sensível. Isto devia-se em parte ao aumento do esforço de pesca proveniente de outros países europeus, com a respec-

⁽³²⁾ Silva, António Duarte, s/d, p. 14.

tiva diminuição dos stocks e também devido à política de alargamento de águas territoriais por parte dos países nórdicos. No entanto esta última razão só explica em parte a redução das capturas por portugueses pois foi sempre possível estabelecer com esses países acordos que eram favoráveis. O esgotamento dos stocks de bacalhau já tinha sido discutido nas conferências de Londres de 1937, 1942 e 1964. Em 1948 os Estados Unidos convocaram uma reunião dos países interessados na área a Oeste do meridiano 42° W a qual deu origem à Convenção das Pescarias do Noroeste Atlântico, que entrou em vigor em 1950. Por sua vez desta convenção resultou a Comissão Internacional das Pescarias do Noroeste Atlântico I.C.N.A.F., cujos objectivos fundamentais visavam a protecção à conservação e a investigação referentes às pescarias do Noroeste Atlântico. Como nos outros países signatários foi criada então em Lisboa uma Comissão Consultiva no quadro do Gabinete de Estudos das Pescas.

Quanto à área abrangida pela Convenção foi dividida em cinco subáreas — Bancos da Groenlândia, Bancos do Labrador, Bancos da Terra Nova, Golfo de S. Lourenço, Bancos da Nova Escócia e Bancos do Maine e Nova Inglaterra.

O processo de alargamento das águas territoriais também foi longo.

As conferências de Genebra de 1958 e 1960 sobre o Direito do Mar não estabeleceram qualquer convenção que definisse limites máximos para zonas reservadas à pesca. No entanto alguns países alargaram independentemente esses limites. A Islândia passou a reservar à sua indústria de pesca uma zona até 12 milhas. A Noruega e a Dinamarca determinaram que as primeiras 6 milhas a contar das linhas de base era de seu uso exclusivo e nas seguintes 6 milhas a pesca poderia prosseguir temporariamente pelos países que tradicionalmente aí exerciam a sua actividade. Quanto ao Canadá e à Terra Nova adoptaram um regime semelhante.

Em 1963 uma missão técnica portuguesa pode contudo obter da Dinamarca a autorização para pescar até ao limite das 3 milhas até 1968. Esta facilidade foi depois prorrogada até 1970 e mais tarde até 31 de Maio de 1973. Esta autorização permitiu assim aos navios de pesca à linha prosseguir a sua actividade como anteriormente. Só os arrastões passaram a ter mais dificuldade sobretudo nos bancos da Terra Nova, apesar de terem sido estabelecidos acordos com o Governo do Canadá, sobre a pesca no Golfo de S. Lourenço até 1976 e nas outras zonas até 1978.

Deste modo o alargamento das águas territoriais só veio verdadeiramente afectar a indústria bacalhoeira portuguesa praticamente depois do 25 de Abril .

A razão da sua ruína residia fundamentalmente na sua precária estrutura.

4 — A derrocada

A partir de 1968, a ruína da indústria bacalhoeira iria processar-se de forma contínua, até ao fim do período sobre o qual nos debruçamos.

No 25 de Abril de 1974 a situação era já verdadeiramente caótica. Mas vejamos como se processaram estes últimos anos de lamentações. Lia-se assim no relatório do Grémio de 1969: «Ao iniciar este relatório, desejaríamos começar por um tema mais agradável, mas, forçados a encarar a realidade, temos de fazer referência, antes de mais, à Campanha de 1969, que o mesmo é dizer ao péssimo ano de pesca que ela representou.

É, pois, com grande apreensão que assinalamos os precários resultados da última safra, em especial no que se refere à pesca à linha, cuja produção foi altamente deficitária.

De entre as causas que, repetidas vezes, têm sido apontadas como responsáveis pela crise em que, há largos anos, com um ou outro interregno, se debate a pesca à linha, sobressai, como é evidente, a escassez de peixe nos bancos, mas nunca, como agora, foi essa escassez tão alarmante, uma vez que a Campanha de 1969 foi, pode dizer-se, uma das piores de que há memória na pesca do bacalhau.

A falta de peixe fez-se sentir, mais acentuadamente, nos pesqueiros da Groenlândia — onde os navios de linha efectuavam, quase sempre, apreciáveis capturas — o que deu origem a constantes deslocações, com a consequente perda de muitos dias de trabalho útil, e à concentração de todo o esforço de pesca nos bancos da Terra Nova...

Nesta emergência, que ameaça a própria sobrevivência da indústria, contamos, pois, como sempre, com a esclarecida orientação das entidades superiores, que não deixaram, uma vez mais, de nos conceder o seu valioso e imprescindível auxílio, no sentido de serem facultados ao armamento os meios necessários para poder subsistir e continuar a exercer a sua actividade, uma vez que, a manterem-se as actuais condições de exploração, será inevitável que algumas empresas não possam enviar os seus navios à pesca na próxima campanha.»

Neste ano de 1969 a frota era constituída da seguinte forma. (Ver Quadro 24.)

QUADRO 24
Composição da frota em 1969

Características	Arqueação (toneladas)	Capacidade (quintais)
<i>Navios de pesca à linha</i>		
13 em madeira	9.681,98	149.691
17 em aço	17.641,44	272.444
<i>Navios de pesca de arrasto</i>		
28 de arrasto clássico	36.201,55	526.883
17 de arrasto pela popa	15.036,36	129.405
Total	78.561,33	1.078,423

Fonte: Relatório do GANPB.

No ano seguinte a situação continuou a piorar.

«Subsistiram em 1970, as deficientes produções verificadas em 1968 e 1969, sendo de notar que a actividade dos navios de linha se desenvolveu mais acentuadamente na Terra Nova, uma vez que as más condições climáticas encontradas na Groenlândia lhes não permitiu uma actuação mais proveitosa nesses pesqueiros, donde resultou serem, como se disse, os mais afectados.

Também nos navios de arrasto houve, porém, um decréscimo de produção, embora menos pronunciado apesar de dez arrastões se terem deslocado para zonas ainda não exploradas pela nossa frota (Islândia, Spitsberg, Mar de Berentz e Ilha dos Ursos), onde se efectuaram capturas da ordem dos 50.000 quintais.

Considerando o número de viagens realizadas pelos arrastões verifica-se que, para 49 viagens em 1969, a média por viagem foi de 16.150 quintais, enquanto que, nas 50 viagens registadas em 1970, essa média diminuiu para 15.600 quintais» (relatório GANPB 70/71).

Por seu lado a frota da pesca à linha foi consideravelmente reduzida. Primeiro foram abatidos o «Gazela I» depois de 70 anos de actividade, o «Elisabeth» que ardeu e o «José Maria Vilarinho» que se afundou.

Quanto ao «Capitão Ferreira», «Senhora da Vida» e «Vaz» não participaram na campanha por decisão dos armadores. A frota ficou assim constituída, tendo por conseguinte diminuído ligeiramente a sua capacidade de pesca. (Ver Quadro 25).

QUADRO 25

Composição da frota em 1970

Características	Arqueação (toneladas)	Capacidade (quintais)
<i>Navios de pesca à linha</i>		
13 em madeira	7.813,73	122.408
14 em aço	14.251,95	219.124
<i>Navios de pesca de arrasto</i>		
28 de arrasto clássico	36.201,55	526.883
8 de arrasto pela popa	17.062,86	148.905
Total	75.330,09	1.017,320

Fonte: Relatório do GANPB.

Em 1971 o número de navios continuou a diminuir, já que o «Argus», o «Capitão Ferreira» e o «Vaz» não participaram na campanha e que em 3 outras embarcações se procedia a alterações. O «Capitão João Vilarinho» para arrastão, o «Ave Maria» para a pesca com redes de emalhar e o «Senhora da Vida» para a pesca em parelha, outros navios afundaram-se: o «São Jacinto» e o «Santa Isabel». Mas neste ano deram-se por concluídos os trabalhos de transformação do «S. Gabriel», «S. Rafael», S. Ruy», «Senhora da Boa Viagem», «Soto Maior» e «Vimieiro» por forma a praticarem a pesca com redes de emalhar.

Esta transformação deve-se a certo número de factores. Um deles de suma importância, era a dificuldade crescente de encontrar pescadores que aceitassem continuar a pesca nos dórís. Os baixos salários e as difíceis condições de trabalho levaram muitos deles a emigrar em particular para a Alemanha

Ocidental onde continuavam a embarcar, mas em melhores condições de remuneração e de conforto. Note-se que nessa altura, os armadores alemães encontravam, por sua vez, crescente dificuldade em recrutar equipagens alemãs, a tal ponto, que os serviços de emigração passaram a conceder cartas de estadia e de trabalho aos emigrantes clandestinos que fizessem uma campanha.

Depois de uma rápida inspecção médica qualquer um podia embarcar, tal era a falta de braços.

Assim, para os armadores portugueses era fundamental recuperar os navios de pesca à linha, tendo alguns optado pela introdução de redes de emalhar. Este método permitiria teoricamente antes de mais, diminuir o problema de falta de mão-de-obra e aumentar o número de dias de cada campanha.

Com efeito a tripulação necessária podia ser reduzida para cerca de um terço e passava a ter melhores condições de trabalho pois não necessitava de sair nos dóris durante horas seguidas e passava a trabalhar no convés que era coberto. Além disto a tripulação passava a ter um repouso normal diariamente e não corria os perigos que a navegação em dóris acarretava.

Do ponto de vista técnico as redes de emalhar permitiam uma selectividade das capturas e representavam um investimento anual, inferior ao custo do isco necessário para a pesca à linha. Note-se que estas transformações se realizaram como pelo passado no âmbito das incertezas, como assinalava um parecer sobre a transformação dos navios de pesca à linha elaborado em 1970 assinado por Duarte Silva, Amado Hagatong e outros.

«Os riscos e incertezas são, porém, muito importantes:

- falta de peixe;
- desconhecimento dos pesqueiros;
- desconhecimento experimental do real poder de captura;
- falta de preparação do pessoal;
- limitação do tempo de pesca que, por redes de emalhar, apenas pode ser exercida com melhor rendimento, durante a noite.

São estes riscos e incertezas que, em nossa opinião, justificam a concessão de subsídios às empresas pioneiras das transformações.

Se as transformações forem um êxito, o subsídio constituirá um justo prémio no espírito empreendedor das em-

presas que se abalançam ao empreendimento; se, ao invés, as transformações forem um fracasso, os armadores seriam, pelo menos em parte, compensados dos grandes riscos e incertezas a que estão sujeitos»⁽³¹⁾.

As empresas acabaram por receber o subsídio e a frota de 1971 passou a ser composta da seguinte forma. (Ver Quadro 26.)

QUADRO 26
Composição da frota em 1971

Características	Arqueação (toneladas)	Capacidade (quintais)
<i>Navios de pesca à linha</i>		
8 em madeira	6.134,85	96.962
6 em aço	5.614,28	88.318
<i>Navios de pesca com redes de emalhar</i>		
6 em aço	6.754,49	101.848
<i>Navios de pesca de arrasto</i>		
28 de arrasto lateral (clássico)	36.371,60	526.883
7 de arrasto pela popa	15.006,86	130.437
Total	69.881,98	994.448

Fonte: Relatório do GANPB.

Quanto à prática da pesca com redes de emalhar a produtividade mostrou ser inferior à de qualquer dos outros métodos!

Mesmo assim no ano de 1972 continuou-se a transformar mais navios de pesca à linha, sendo 3 de madeira e 3 de aço. Foram eles o «Ave Maria», «Neptuno», «Rainha Santa», «Santa Maria Madalena», «Sernache» e «Vila do Conde».

Não participaram na campanha 7 navios que ficaram nos portos e o «Celeste Maria» afundou-se. Desta forma a frota passou a ser a seguinte em 1972 (ver Quadro 27).

Finalmente no ano de 1973 a frota continuou a diminuir.

⁽³¹⁾ Parecer sobre projectos de transformação dos navios de pesca à linha, 1970.

QUADRO 27
Composição da frota em 1972

Características	Arqueação (toneladas)	Capacidade (quintais)
<i>Navios de pesca à linha</i>		
4 em madeira	3.091,01	48.039
2 em aço	1.592,79	28.117
<i>Navios de pesca com redes de emalhar</i>		
3 em madeira	2.382,20	38.077
9 em aço	9.591,50	144.696
<i>Navios de pesca de arrasto</i>		
28 de arrasto lateral (clássico)	36.371,60	526.883
9 de arrasto pela popa	19.362,90	170.437
Total	72.392,00	956.249

Fonte: Relatório do GANPB.

Dos 58 navios que partiram, regressaram 55, já que se afundaram «Luísa Ribau», «Rio Antuã» e «Vila do Conde».

Mais dois navios foram equipados com redes de emalhar — «António Cação» e «Capitão Ferreira». Dois novos arrastões pela popa foram incorporados na frota «Coimbra» e «Santa Isabel».

Ao chegarmos aos 25 de Abril a frota bacalhoeira era a seguinte (ver Quadro 28).

Em 1974 ainda pescaram 2 navios à linha sendo o resto da frota constituída por 41 arrastões e 14 navios com rede de emalhar.

Mas qual era o diagnóstico da situação da indústria nestes últimos anos? Como vimos o número de navios de pesca à linha diminuiu até ficar reduzido a 2 unidades quer fosse por afundamento, abate ou transformação. O número de arrastões aumentou sobretudo devido à introdução de arrastões pela popa e a partir de 1965 alguns deles equipados com instalação total ou parcial de congelamento. O valor da tonelagem da frota aumentou progressivamente sendo em 1974 de 81.951 tab.

Estes valores são representados no quadro 29.

QUADRO 28

Composição da frota em 1973

Características	Arqueação (toneladas)	Capacidade (quintais)
<i>Navios de pesca à linha</i>		
3 de madeira	2.458,51	37.519
2 de aço	1.592,79	28.117
<i>Navios de pesca com redes de emalhar</i>		
3 de madeira	2.430,01	37.656
10 de aço	10.555,66	161.696
<i>Navios de pesca de arrasto</i>		
26 de arrasto lateral (clássico)	33.515,49	487.751
11 de arrasto pela popa	23.714,38	210.437
Total	74.266,84	963.176

Fonte: Relatório do GANPB.

QUADRO 29

Composição da frota (tonelagem) 1965/1974

Anos	Total		Arrastões		Navios de linha		Navios com redes de emalhar	
	N.º	T.A.B.	N.º	T.A.B.	N.º	T.A.B.	N.º	T.A.B.
1965	71	74.160	32	41.857	39	32.303	—	—
1966	66	68.937	30	38.326	36	30.611	—	—
1967	65	73.499	32	44.185	33	29.314	—	—
1968	65	78.050	35	50.713	30	27.338	—	—
1969	65	78.561	35	51.237	30	27.324	—	—
1970	63	75.330	36	53.264	24	18.860	3	3.206
1971	62	75.552	35	51.378	20	17.420	6	6.754
1972	62	79.244	37	55.735	13	11.522	12	11.974
1973	58	78.244	39	60.020	6	5.238	13	12.986
1974	57	81.951	41	65.799	2	1.542	14	14.610

Fonte: «Estatísticas da Pesca», INE. Inquérito da D.G.P.F.P.

Quanto à produção esta baixou cerca de 50 % entre os anos de 1967 e 1973, passando de 261.000 toneladas para 130.000 toneladas de bacalhau fresco.

Mas para lá destes indicadores mais importantes é ainda de referir a baixa de produtividade por navio que passou de 4.020 toneladas de bacalhau fresco em 1967 para 2.237 em 1973, sendo a produtividade média por viagem/navio distribuída da seguinte forma (ver Quadros 30 e 31):

QUADRO 30

Produtividade média por viagem/navio em 1973

Unidade: Toneladas de bacalhau fresco

Tipos de navio	1973
Linha	1.387
Redes de emalhar	1.192
Arrasto pela popa	2.426
Arrasto lateral	1.774

Fonte: Pesca — Indicadores económicos e medidas de acção, SEP, 1973.

QUADRO 31

Pescadores e produtividade em 1973

Tipos de Artes	N.º de pescadores	Tons./pescador
Pesca à linha	426	5,42
Arrasto lateral	837	8,36
Arrasto de popa	747	11,90
Redes de emalhar	1186	4,34

Fonte: Pesca — Indicadores económicos e medidas de acção, SEP, 1973.

Isto significa que os investimentos realizados na transformação dos navios de pesca à linha para redes de emalhar se saldou por uma baixa de produtividade a todos os níveis. Tal facto podia ainda ser justificado se a produtividade dos pescadores tivesse aumentado, mas tal não aconteceu já que

a redução das tripulações não foi de 2/3 como se previa mas apenas de 50 %.

Desta forma não é de admirar que num Estudo de Reestruturação da Pesca do Bacalhau de 1970, o balanço de situação fosse caótico.

«Em consequência da crise dos últimos anos, foram duramente atingidos:

— *Os armadores* que, por ano, sofreram prejuízos de valor superior a 80.000 contos;

— *Os pescadores* que, não obstante os aumentos nominais de salários, continuam a considerar-se insuficientemente remunerados; a remuneração de cada homem, apesar de aumentada nominalmente, baixou com as menores capturas;

— *A balança de pagamentos e o consumidor* pois houve que adquirir lá fora, e por mais alto preço, o bacalhau que não pode ser pescado pela frota nacional.

Os efeitos psicológicos são evidentes: desalento dos armadores desencorajados de correrem, por si sós, os riscos de novos investimentos e dos pescadores que, cerceados nos seus proventos, são impelidos para outras actividades, ou para a emigração em massa, procurando no estrangeiro proventos que a indústria nacional é incapaz de lhes proporcionar» ⁽³⁴⁾.

A reestruturação proposta neste contexto previa pois a actualização dos preços e sobretudo a equiparação ao bacalhau importado, para a mesma qualidade que na altura era vendido nos tipos crescido e corrente a cerca de 4\$00/kg mais caro. Esta situação provocava segundo os autores da proposta: «mal-estar e perturbação nos circuitos comerciais e afecta todos os interessados.

Os armadores sentem-se feridos por um sentimento de injustiça, visto que no momento em que a sua indústria suporta uma crise de proporções alarmantes são coagidos a vender o seu produto por preço inferior ao importado de idêntica qualidade» ⁽³⁵⁾.

Também se defendia a necessidade, já referida, de transformar os navios de pesca à linha, equipando-os com redes de emalhar ou mesmo transformando-os, para a pesca de arrasto por parelha.

Haveria também que dar créditos transformáveis em subsídios às empresas que aceitassem unir-se, pois que os armadores de navios de pesca à linha não tinham envergadura

⁽³⁴⁾ Estudo da Reestruturação da Pesca do Bacalhau, 1970.

⁽³⁵⁾ *Idem*.

necessária para poderem efectuar uma exploração racional. Finalmente o governo devia promover a criação de instalações de secagem de maiores dimensões, de forma a reduzir os problemas de mão-de-obra existentes neste sector.

A situação da indústria bacalhoeira iria no entanto continuar a degradar-se. Já em 1974 o presidente do Grémio dirigia-se nestes termos ao Presidente da Comissão Reguladora numa carta de 31 de Janeiro:

«Continua, certamente, V. Ex.^a preocupado com a evolução cada vez mais decepcionante, da crise da indústria da pesca do bacalhau, a qual vem suportando estoicamente, apesar de todas as limitações de preços de venda de seus produtos, um constante avolumar dos custos de produção e uma desanimadora baixa dos níveis das capturas.

Em face do conhecimento desta situação, na sua fase inicial, dignou-se V. Ex.^a — num gesto que muito nos apraz sublinhar — promover, nos anos de 1971, 1972 e 1973, a realização de empréstimos às empresas proprietárias de navios de pesca à linha e de pesca com redes de emalhar, através do Organismo a que preside, para ocorrer a desembolsos com o armamento das suas unidades e em relação a determinados artigos a adquirir na COPENAVE — Cooperativa Abastecedora de Navios — SCRL.

Ora avolumando-se as dificuldades que determinaram a concessão daquele valioso auxílio e aproximando-se a data em que terá lugar o abastecimento dos referidos navios, com vista à próxima campanha, além de que, as requisições terão de ser remetidas à COPENAVE, com alguma antecedência, para que esta elabore a sua política de compras, vem a Direcção deste Grémio solicitar os bons ofícios de V. Ex.^a no sentido de que, relativamente ao ano de 1974, seja considerada favoravelmente a prorrogação dos empréstimos anteriormente concedidos ou, se for caso disso, à concessão de novos financiamentos, o que, antecipadamente, agradecemos em nome dos nossos agremiados beneficiários desta medida».

E mais adiante dizia ainda:

«Aproveitamos a oportunidade, para solicitar a V. Ex.^a, que seja analisada, com a maior atenção, a conveniência do alargamento de procedimento semelhante em relação à frota de arrastões pois que quando da promulgação destas medidas a sua situação era favorável aos restantes navios da frota bacalhoeira, hoje a sua exploração está notavelmente deteriorada, justificando-se, de sobremaneira, tal atitude.

É evidente que dadas as características e dimensões destes navios, a Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau

não terá recursos financeiros próprios para ocorrer a uma medida desta envergadura, todavia, este Grémio está disposto a colaborar no estudo de uma solução, através da qual, o Banco de Portugal, tal como se tem procedido para com as outras actividades, faculte à pesca do bacalhau fundos a uma taxa baixa, digamos mesmo, simbólica, especificamente destinados ao armamento dos navios.

Julgamos que a adopção da medida a que referimos, seria uma forma de suavizar a descrença que lavra entre o Armamento e, ao mesmo tempo o reconhecimento de uma colaboração que, no melhor sentido, veio sendo prestada ao Governo da Nação, através de três decénios, não só no campo económico como também no campo social»⁽³⁶⁾.

De facto a cobrança que lavrava entre os armadores devia ser grande, pois o desfasamento entre o preço de venda do bacalhau e o custo de produção segundo um estudo do Grémio dos Armadores datado de 4 de Janeiro de 1974, a indústria bacalhoeira teria globalmente um prejuízo de cerca de 290.000 contos entre Julho de 1972 e Dezembro de 1973.

António Duarte Silva na altura presidente da Corporação da Pesca e Conservas comentava assim a situação numa carta ao ministro da Agricultura e Comércio em 4 de Abril de 1974:

«Concretamente a situação é a seguinte: se as condições de comercialização se mantiverem iguais às que foram estabelecidas em Fevereiro de 1974 e a indústria tiver de suportar os aumentos de preços dos combustíveis, a sua liquidação efectua-se a curto prazo — um a dois anos.

A libertação dos tipos superiores da actual classificação, cujos preços se nivelaram pelas cotações internacionais e a homologação dos tipos inferiores a níveis muito abaixo dessas cotações conduziram, efectivamente, a situações perturbadoras do regular funcionamento do mercado e a indústria nacional, como maior produtora dos tipos miúdos, foi a mais profundamente afectada.

Com efeito, o preço do bacalhau corrente, na venda ao público (500 g a 1 kg), fixado em 41\$50, está em perfeito afastamento de todas as realidades visto que o bacalhau imediatamente superior, o tipo crescido, está a ser vendido ao consumidor por 75\$00/80\$00.

Isto significa que um bacalhau com 990 g é vendido por 41\$50/kg e um bacalhau com 1,050 kg é vendido por 80\$00/kg ou seja uma diferença superior a 37\$50, mais de 90 %.

⁽³⁶⁾ Correspondência do Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau para a C.R.C.B., 31 de Janeiro de 1974.

O que acontece é que uma boa parte do bacalhau corrente é, de facto, vendido ao consumidor por mais de 70\$00/kg, o que é perfeitamente inevitável, sem qualquer vantagem para produtores e consumidores.

Com o bacalhau miúdo (até 0,500 kg), embora em percentagem menor, sucedem factos semelhantes, com diferenças menores entre o preço homologado e o preço livre que poderia ser obtido.

Numa situação normal em que não houvesse necessidade imperiosa de lutar contra a inflação, a solução seria a libertação dos preços e a concessão de subsídios para que os preços do gasóleo se mantivessem ao nível médio de 1973. Aliás, esta orientação foi já seguida pela França e Espanha como em comunicação anterior, tive oportunidade de informar Vossa Excelência.

Considerando, porém, que o interesse nacional exige de todos os sacrifícios, cujo limite é o de impedir a destruição das empresas pois a sua ruína afectá-las-ia tanto como ao próprio país, julga-se que, pelo menos, como situação transitória a libertação de todos os tipos de bacalhau para serem vendidos aos preços internacionais (infelizmente a nossa posição não nos permite produzir mais barato que os outros) seria, pelo menos, uma forma de manter por mais algum tempo, a operacionalidade da frota de pesca do bacalhau.

E note-se que esta situação coloca a nossa indústria em condições de laboração inferiores às praticadas noutros países designadamente a França e a Espanha.

Desejo ainda informar Vossa Excelência que o Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau comunicou a esta Corporação que no dia 18 deste mês se reunirá o seu Conselho Geral para a apreciação da situação catastrófica da indústria e posso asseverar a Vossa Excelência que, quando se emprega a palavra catastrófica, não se entra no domínio do exagero» (37).

Não teve o Ministro tempo para continuar a angustiar-se com a situação da indústria bacalhoeira nacional, já que o 25 de Abril estava perto. A herança deixada pelo Estado Novo neste como em tantos outros domínios, não era mais do que um sector da economia sobrevivendo ao dia a dia totalmente desarticulado e na ruína.

(37) Correspondência da Corporação da Pesca e Conservas para o Ministério da Agricultura e Comércio — 4 de Abril de 1974.

5 — As condições de trabalho

O recrutamento dos pescadores no período anterior era da responsabilidade do Capitão do navio, tarefa que este executava por meio de encarregados que viviam nas povoações que tradicionalmente forneciam este tipo de mão-de-obra. A equipagem dos navios era antes de mais a equipagem de tal ou tal capitão. Com a criação do Grémio esta situação foi radicalmente alterada.

O recrutamento passou a ser realizado directamente pelo Grémio, assim como a distribuição dos pescadores pelos navios. Para tal foi criado em Lisboa um ficheiro central onde todos os pescadores eram obrigados a inscrever-se. Em cada ficha constava além da identificação do pescador, os registos disciplinar e sanitário, de motivos de despesa e por fim o registo anual das campanhas com indicação do navio em que embarcava, a categoria profissional e o valor de pesca em quintais que conseguira capturar.

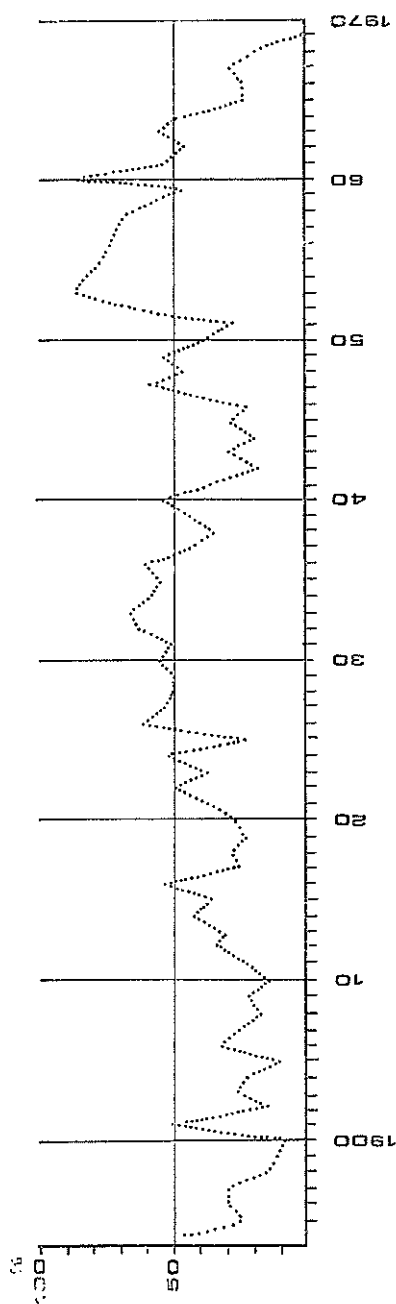
Desde a criação deste ficheiro até 1974, aí foram inscritas cerca de 23.400 pessoas. Com base nos valores aí contidos podemos verificar que foi a região de Aveiro que maior percentagem de pescadores forneceu para a pesca do bacalhau logo seguida pela região da Figueira da Foz. A predominância algarvia que já citámos no capítulo anterior desaparece progressivamente ao mesmo tempo que um maior número de concelhos fornece pescadores.

No entanto apesar do concelho de Olhão ter perdido muita da sua importância como fornecedor de mão-de-obra a nível nacional, devemos referir de que do ponto de vista local este concelho e em particular a povoação da Fuzeta ocupa um lugar particular na indústria bacalhoeira. É o de ser a povoação onde uma maior percentagem de mão-de-obra activa, do sector da pesca, se dedicava à pesca do bacalhau.

Segundo o Registo de Inscrição Marítima da Delegação Marítima da Fuzeta podemos melhor acompanhar o significado desta pesca na vida da povoação. Entre 1893 e Abril de 1974 inscreveram-se na Delegação 3.310 pescadores. Pondo de lado o ano de início da matrícula, já que podemos verificar que alguns dos nomes aí citados não eram referidos como pescadores do bacalhau, se bem que esses mesmos nomes estivessem incluídos no ficheiro do Grémio, podemos para os anos seguintes, que já nos merecem melhor credibilidade, elaborar o seguinte gráfico sobre a percentagem de pescadores do bacalhau.

GRAFICO 1

Percentagem dos pescadores matriculados que participaram na pesca do bacalhau — Fuzeta



Fonte: Registo de Inscrição Marítima da Delegação Marítima da Fuzeta.

Podemos destacar quatro períodos que são os seguintes: até 1922 apenas cerca de um terço dos inscritos veio a pescar na Terra Nova. Entre 1922 e 1936 assiste-se ao aumento deste valor para mais de metade dos inscritos. Nos anos que se seguem à formação do Grémio e da importante greve de 1937 estes valores diminuíram voltando apenas a aumentar a partir de 1952 atingindo os mais altos valores, como em 1953 com 89 % dos inscritos a embarcarem na pesca do bacalhau. Entre 1952 e 1960 a média desta percentagem foi de 73 %.

A partir de 1965 o abandono desta pesca foi bastante rápido até que a partir de 1969 nenhum dos pescadores matriculados veio a embarcar para o Árctico. Foi pois na década de 50 que a Fuzeta mais pescadores forneceu ao Grémio. Também é de referir que o número de campanhas que cada pescador fazia também variou. No final do século passado a média rondava as 5 campanhas.

A partir de 1900 até ao final da Primeira Guerra podemos verificar 2 tipos de pescadores. Uns que fizeram mais de 25 campanhas e que são a maioria, os outros apenas embarcavam entre 1 a 4 vezes. A partir dos anos 20 e até ao final da Segunda Guerra praticamente todos os pescadores fizeram mais de 10 viagens situando-se a média em 20 viagens. Apenas durante o ano de 1945 dos 9 matriculados, 7 têm menos de 9 viagens. Nos outros anos muitos foram aqueles que realizaram mais de 25 viagens tendo alguns pescadores feito até mais de 35 campanhas. O valor máximo foi de 39 viagens.

Os anos que se seguiram ao fim da Segunda Guerra são marcados por uma diminuição progressiva do número de campanhas que cada pescador realizava. A partir de 1959 estes valores são inferiores a 10 viagens, por forma que em 1968 a quase totalidade dos pescadores da Fuzeta abandona a pesca do bacalhau. Note-se que no fim dos anos 60 havia campanhas que se saldavam com o pagamento de salários inferiores aos dos anos anteriores. Sem dúvida que é a Fuzeta a povoação que proporcionalmente deu mais pescadores para o bacalhau e mais vidas totalmente passadas nessa faina.

Os pescadores da Fuzeta estão incluídos nos valores referentes ao Concelho de Olhão, e segundo podemos apurar representam praticamente a totalidade dos pescadores de bacalhau do concelho. Poucos foram os pescadores de Olhão que algum dia embarcaram para o bacalhau. Nos gráficos seguintes podemos comparar a variação dos valores nos concelhos que forneceram mais de dois por cento dos pescadores segundo a data de nascimento entre 1890 e 1959. Caldas da Rainha e Tavira não fazem parte destes gráficos, pois

apenas forneceram 1,18 % e 1,08 % respectivamente. Os gráficos referem-se a 83 % dos pescadores já que 17 % são originários de vários outros concelhos, que aliás cobrem a totalidade do país.

Olhão, Figueira da Foz, Nazaré e as Ilhas dos Açores evoluíram de forma semelhante pois observa-se uma nítida tendência para a diminuição da sua importância a nível nacional. Mira e Vagos provavelmente devido à criação da empresa Pascoal & Filhos, Lda. Contribuem com um número crescente de pescadores nascidos a partir dos anos 20 e portanto activos a partir dos anos 40.

Lisboa e Setúbal pouco significado tinham no princípio do século. Depois o número de pescadores nascidos nestes concelhos aumenta (activos a partir dos anos 30) para voltar a diminuir até ao fim do período analisado.

Quanto aos restantes concelhos há que salientar a importância dos concelhos de Ílhavo, Viana do Castelo, Murtosa e Vila do Conde e a estabilidade da Póvoa do Varzim, Vila Nova de Gaia, Aveiro e Caminha. Para lá das semelhanças de variação nos concelhos analisados há que referir que os concelhos que maior mão-de-obra forneceram para esta actividade são: Ílhavo (14,7 %), Figueira da Foz (8,9 %), Murtosa (8,3 %) e Olhão (5,7 %).

A partir da campanha de 1938 as condições de trabalho e em particular a forma de cálculo dos salários dos pescadores do bacalhau foram fixadas por um «contrato» decidido pelo Grémio e outorgado pelas Casas dos Pescadores. A relação entre Armadores, Capitães e Pilotos foi definida por um outro «contrato». Ambos foram assinados pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social. O primeiro contrato abrangia, além dos pescadores, contra-mestres, motoristas, ajudantes de motoristas, ajudantes de cozinheiro e moços. Quanto aos pescadores passavam a ser classificados pelo Grémio da seguinte forma:

«Especiais — Os que tenham pescado além de 153 quintais;

1.^{as} linhas — Os que tenham pescado além de 115 até 153 quintais;

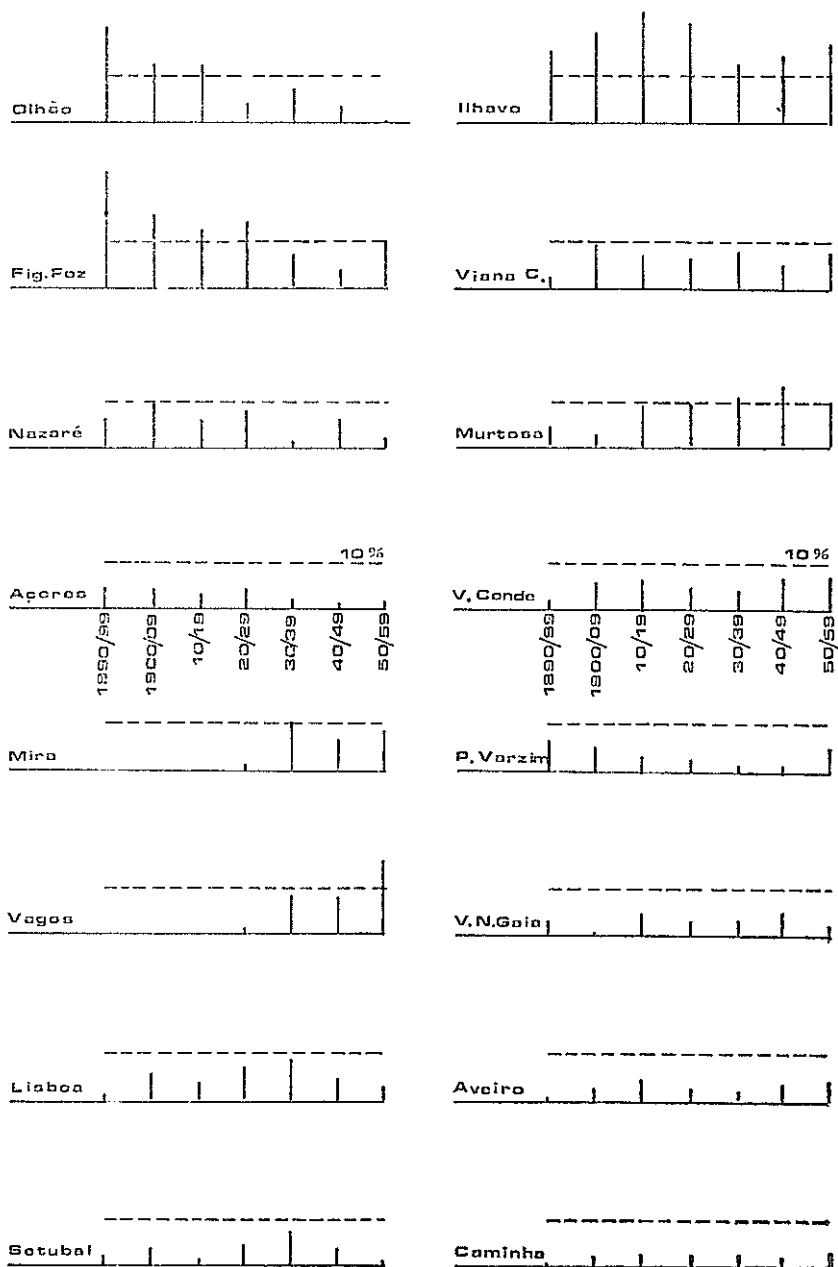
2.^{as} linhas — Os que tenham pescado além de 85 até 115 quintais;

3.^{as} linhas — Os que tenham pescado de 60 a 85 quintais;

Verdes — Os que vão pela primeira vez à pesca e os que tenham pescado menos de 60 quintais.»

GRAFICO 2

Naturalidade dos pescadores por data de nascimento e por concelhos



Fonte: Ficheiro G. N. A. P. B.

O cálculo da remuneração era feito do seguinte modo para os pescadores embarcados nos navios de pesca à linha. As soldadas fixas eram pagas metade no momento da matrícula e a outra metade nas 24 horas que precediam o embarque.

Estes valores foram sucessivamente aumentados e mais tarde igualmente estipulados em relação aos diversos tipos de pesca (linha, aparelho e arrasto).

Calcular o salário em função da importância de captura foi uma medida extremamente judiciosa. Aparentemente pode ser vista como uma forma de participação dos pescadores e tripulantes nos lucros da pesca e tal seria se o tempo da campanha fosse limitado e as soldadas fixas, calculadas em função de uma dada duração da campanha. Como tal não acontecia esta forma de calcular os vencimentos implicava a não contabilização do tempo de trabalho. Quer dizer: para que o navio regressasse cheio — situação na qual os vencimentos eram máximos — os pescadores eram obrigados a permanecer nos bancos durante períodos muito longos, mesmo se isso representasse um aumento dos perigos devido à aproximação do Inverno.

No caso da campanha se arrastar e os navios deverem regressar sem os porões cheios então os vencimentos eram muito baixos. A situação era ainda mais calamitosa se comparássemos os vencimentos com o total de horas de trabalho.

Por esta razão era frequente haver anos onde apesar da inflação os pescadores recebiam salários inferiores aos dos anos anteriores.

Este facto era ainda agravado pela forma como era feito o cálculo do peso do peixe pescado.

A balança era os olhos do capitão que sumariamente avaliava o peixe que cada bote trazia! Todos os pescadores com quem falámos citaram-nos esta forma de avaliar o seu trabalho como mais uma forma de espoliação.

Em 1970 num documento oficial⁽³⁸⁾ referiam os autores: «Um pescador que, na campanha de 1967, capturou por exemplo, 250 quintais teve uma remuneração global de Esc. 32.490\$00 em 6 meses de trabalho; se esse pescador realizasse idêntica captura em 1970 teria uma remuneração de Esc. 43.750\$00. Porém, dada a escassez de peixe, esse pescador apenas conseguiu, em 1970, uma captura de 150 quintais, a que correspondeu uma remuneração de Esc. 26.500\$00.

Chega-se a esta conclusão:

O aumento da remuneração nominal entre 1967 e 1970 foi de 35 %, mas devido à falta de peixe, o pescador acabou por receber menos 18 % do que em 1967».

Mas voltemos ao contrato de 1938. Também aí era prevista a criação do ficheiro dos pescadores a funcionar no Grémio e era estabelecida a obrigatoriedade de inscrição de todos os pescadores que pela primeira vez quisessem embarcar na frota bacalhoeira. Na Cláusula 8.^a era determinado que nenhum pescador poderia sair do seu navio sem motivo justificado, sendo esse motivo apreciado pelo Delegado do Governo junto do Grémio.

Quando um pescador ou tripulante deixasse de embarcar voluntariamente ficava sujeito às disposições do Decreto n.º 13.441 de 8 de Abril de 1927. No artigo 19.º deste Decreto era estipulado para estes casos que seriam punidos como desertores e obrigados a restituir o adiantamento que tivessem recebido. No artigo seguinte davam-se mais precisões: «Art. 20.º o tripulante que não se apresentar ao embarque no dia marcado, alegando motivo de doença, lesão ou ferimento, será submetido a uma inspecção médica, requisitada pela capitania ou delegação marítima.

§ 1.º Se a doença ou lesão forem simuladas, o tripulante será compelido a embarcar e punido pela autoridade marítima competente.

§ 2.º Se a doença, lesão ou ferimento forem reais, mas proposadamente adquiridos, o tripulante que não puder embarcar e seguir viagem será considerado no caso do art. 19.º»!!

Note-se que este decreto também determinava que os pescadores que tivessem exercido a sua actividade nos navios bacalhoeiros durante 6 campanhas, eram dispensados de serviço militar nas tropas activas, sendo directamente incorporados nas tropas de reserva e seguidamente transferidos para a reserva naval.

Quanto ao capitão, em caso algum podia matricular um pescador sem a devida autorização do Grémio. Neste contrato era considerado como falta do pescador ou tripulante, «proceder de má fé e mentir nas informações que lhe forem pedidas pelo Grémio, não comparecer a bordo na altura da largada e exigir aumento de vencimento»!!!

Mas «paradoxalmente» os contratos posteriores que mantiveram o essencial das disposições de 1938, estipulavam ainda que os pescadores deviam suportar 10 % do custo do isco utilizado na faina!

Assim, não era de admirar que os pescadores procurassem unir-se e lutar para melhores condições de remuneração e trabalho.

O movimento mais importante teve lugar em 1937.

Dos testemunhos que recolhemos sobre esta primeira greve transcrevemos algumas passagens: «Nós nessa ocasião íamos ao bacalhau; mas nós trazíamos os navios carregadinhos de peixe, e então o ganho era pouco. Ganhávamos os navios carregados e o que a gente trazia para as nossas casas, para a família não chegava. Nós, como ganhávamos pouco e não sustentávamos a família, chegávamos do bacalhau e tínhamos que andar logo aqui a ir aí ao mar. De maneira que depois, nós entre todos, pedimos mais salário, que nos dessem mais qualquer coisa, visto que nós trazíamos os navios carregados e o dinheiro que nós ganhávamos não chegava para a família.

Então que fazem eles?

Não nos deram mais nada. Não se importaram.

Pedimos só que nos dessem mais alguma coisa.

Então o que é que eles fizeram?

Nem ao mar nos deixaram ir aqui para ver se nós íamos ao bacalhau pelo que eles queriam. Vinha o Cabo do Mar e dizia:

«Você não vai ao mar!...» Proíbiam a gente!

Depois veio o tempo da matrícula e foi quando não deixaram a gente ir ao mar.

Uns iam para o campo fugidos, porque eles puseram logo a polícia aqui. Vinham a casa das pessoas e então buscavam a casa toda e tudo mais.

Chegou a hora de virem matricular. Os capitães vieram aqui.

Nós dissemos:

«Nós estamos prontos para ir ao bacalhau mas dêem-nos mais alguma coisa» (informação oral de José Inácio — Fuzeta).

«Nós tínhamos aqui um sindicato que nunca se chegou a legalizar e eles vieram. Queriam saber o que se passava dentro do sindicato. Nós pensávamos formar um sindicato, porque todas as classes têm um sindicato.

Tínhamos aquilo formado e eles queriam ir lá dentro ver o que lá tínhamos.

Vieram para arrombar a porta. Foi quando uma mulherzita foi lá a baixo chamar a gente... foi chamar o pessoal e nós viemos todos.

Quando chegámos aqui, sacaram logo das pistolas. Há uma mulher, que joga a mão ao pulso dum tipo e tira-lhe a pistola das mãos. Esses dois tipos viram-se enrascados, viram-se atrapalhadíssimos. (Esta mulher foi depois presa para Faro à ordem da Pide). Depois correram as pessoas aqui ao

correio para cortar os telefones para não vir reforço, auxiliar os tipos.

Foi quando no outro dia, quando apareceu uma grande patrulha da GNR montada. Sei lá o que eles fizeram para aí... (informação oral de Manuel da Ora — Fuzeta).

«Fomos então levados para Olhão para ver se nos matriculávamos. Não quisemos matricular. E então puseram a gente em Lisboa para o Quartel da Marinha, presos...

Outros foram presos para Tavira.

Então esse senhor que era o Tenreiro e que estava à posse desta coisa toda e ele é que levava isto lá como ele queria.

Era a frota toda! Éramos muitos. Uns tantos de Aveiro outros da Figueira...

Puseram na parada, uns de uma companhia aqui, outra companhia ali para não estarem juntas e chamavam de campanha em campanha. Fizeram uma capitania provisória lá no quartel com os senhores a escrever e o Tenreiro assim ao alto... O Tenreiro assim ao alto.

A primeira companhia que foi a matricular foi a minha. Depois chamaram pelos nomes das pessoas. O primeiro foi um rapaz que morava aqui nesta rua. O Tenreiro diz para os senhores que estavam fazendo a escritura da matrícula:

— Leiam lá as condições.

As condições eram as mesmas... nem mais um vintém davam à gente. E o rapaz recebeu o dinheiro... Eu quando vi aquilo, pus-me logo cheio de nervos e não quis receber dinheiro nenhum.

Pôs-se o Tenreiro.

— Recebe esse dinheiro rapaz!

Depois pensei, «aquele meu camarada recebeu o dinheiro e eu tenho que receber também».

O Tenreiro vem atrás de mim e bate-me assim nas costas e quando olhei para ele diz-me assim:

— Põe-te em sentido patife que estás mobilizado, e chamou um sargento que estava lá.

— Ó Vinagre leva este patife lá para o isolado.

E lá fui eu para o isolado...» (informação oral de José Inácio — Fuzeta).

A mobilização de que falava Henrique Tenreiro era aquela que o Governo Salazar e Pedro Teotónio Pereira tinham determinado pelo célebre Decreto n.º 27.658 de 21 de Abril de 1937. Eis o texto desse Decreto:

«Tem o Governo dado nos últimos anos impulso considerável à indústria da pesca do bacalhau, por assim o aconselhar o interesse nacional.

Verifica-se que à campanha de 1937 não se apresentaram à matrícula pescadores em número suficiente para que nela possam tomar parte todos os navios que constituem a frota bacalhoeira, incluindo os que se estão acabando de construir.

O interesse da Nação exige porém que saiam à pesca todas as unidades em condições de o fazer.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.º 2 do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São mobilizados todos os pescadores do bacalhau matriculados para a campanha de 1936 e que até ao 15 do corrente mês não concorreram para a campanha de 1937.

Artigo 2.º Os pescadores mobilizados que não se apresentarem no prazo que lhes for fixado pelos capitães dos portos ou delegados marítimos serão punidos como desertores, nos termos dos artigos 19.º e seguintes do Decreto n.º 13.441 de 8 de Abril de 1927.

Artigo 3.º O Governo regulará oportunamente, pelo Sub-secretário de Estado das Corporações e Previdência Social a forma e importância da remuneração dos pescadores mobilizados e as demais condições em que devem prestar o trabalho.

§ único. A remuneração será estipulada com base nos salários da campanha de 1936, mas apenas em proporção do peixe colhido.

Artigo 4.º Este decreto entra imediatamente em vigor.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.»

Assim se resolviam os problemas daqueles que não conseguiam sustentar a família com aquilo que recebiam no fim das campanhas.

Evidentemente que a imprensa da época camuflou quanto pôde as razões desta greve. Apenas na imprensa local foram feitas referências com um conteúdo bem afastado da realidade. Assim o *Setubalense* de 21 de Abril de 1937 explicava a recusa dos pescadores a embarcarem na frota bacalhoeira pela ingratidão e incompreensão destes face ao Grémio. Pretendia mesmo que a anacrónica política seguida pelo Grémio sobre a continuação da pesca à linha tinha como objectivo o fomento do emprego dos pescadores.

«Em alguns centros piscatórios notou-se por parte dos pescadores certa desorientação que deve atribuir-se a maus conselhos ou a más interpretações, o que deu como resultado não se matricularem muitos dos pescadores que habitual-

mente obtinham o seu ganha pão nos bancos da Terra Nova ou da Groenlândia...

Foi esse o fruto da teimosia e da falta de compreensão demonstrada; quando por todos os meios se procurou explicar aos pescadores que não tinham razão.

Com efeito não podem estes ignorar o grande carinho que o Governo tem posto em desenvolver através da organização, a pesca do bacalhau especialmente com o fim de dar trabalho a alguns milhares de braços.

Nesta orientação o Governo em lugar de deixar armar navios de arrasto que pescariam muito bacalhau com pequeno número de pescadores, continua a ajudar o desenvolvimento da pesca tradicional com veleiros motorizados, empregando grandes tripulações.»

Por seu lado, *O Povo Algarvio* via o problema de outra maneira. Sob o título «Porque foram mobilizados os pescadores do bacalhau», Augusto da Costa perguntava: «Em face das circunstâncias, que haveria de fazer o Governo? Se o interesse da economia nacional exige que vá o maior número de barcos possível à pesca do bacalhau, o Governo tomou as providências necessárias para que possam partir todos os barcos para tal fim armados — embora contrariando os interesses ilegítimos dalguns comerciantes, dos empregadores desocupados e dos agentes do Komintern: os pescadores que não se matricularem espontaneamente no prazo legal são mobilizados, em condições, é claro, inferiores às dos seus camaradas que não quiserem dar ouvidos às sereias dos interesses ilegítimos.»

Assim não era legítimo os pescadores lutarem por melhores condições e aqui como em tantos casos invocava-se os «agentes do Komintern» para justificar a permanência de uma situação de extrema carência por parte dos pescadores, que ia mesmo além dos problemas salariais.

Em relação ao horário de trabalho ainda em 1943 o contrato não podia ser mais impreciso. Na cláusula 27 do contrato desse ano era estipulado:

«O serviço a bordo dos arrastões será organizado de forma que, durante a faina da pesca, cada tripulante do convés tenha, pelo menos, quatro horas de descanso seguidas além das horas de descanso que o serviço permitir e meia hora para cada refeição, salvo nos casos devidamente justificados, em que as circunstâncias especiais da pesca o não permitirem.»

Desta forma o horário estava apenas dependente da vontade do capitão. Pelos testemunhos que recebemos podemos

verificar que este ponto era dos que mais afligia as tripulações, pois podiam passar semanas seguidas dormindo efectivamente menos de 4 horas por dia. Isto ainda agravado pela alimentação que era em geral de má qualidade e repetida e as condições de alojamento onde num rancho de diminutas dimensões os pescadores dormiam 2 a 2 em cada beliche.

Não é fácil com efeito descrever as condições de vida em que os pescadores de bacalhau trabalhavam. Vimos já que no período anterior estas condições eram extremamente rudes. Pois bem, até ao aparecimento dos arrastões do fim dos anos sessenta pode dizer-se que elas não sofreram grande alteração e quanto aos navios de pesca à linha é bem difícil encontrar melhorias. Certo que a vida a bordo dependia grandemente da atitude do capitão para com os tripulantes. Alguns houve de quem os pescadores guardam ainda uma ideia favorável. Mas hoje quando ouvimos lembrar a sua vida de pesca no Ártico, as conversas caem invariavelmente na rudeza dos capitães, na má alimentação e alojamento, nos naufrágios, nos camaradas perdidos e tudo isso para conseguir um salário que não dava para sustentar dignamente as suas famílias. As alcunhas que punham aos capitães são bem elucidativas.

O «Araginha» porque mesmo debaixo de vento forte mandava os pescadores largar nos dóris dizendo que era apenas uma «aragenzinha».

O «Pancadaria» porque batia nos pescadores.

O «Pinta Cassetes» por ter desenhado nas costas de um pescador doente um cassete com tintura de iodo.

O «Cai n'água» por mandar também largar os dóris mesmo debaixo de mau tempo.

O «Parecás» por ser mau.

A comida era uma «labasquisse» e um cozinheiro mau «labasqueiro». Não porque faltasse por vezes a comida a bordo, mas apenas porque era guardada para ser vendida à sucapa em terra no regresso, pelo capitão ou qualquer outra pessoa com facilidades a bordo.

«A gente tinha as mãos cheias de feridas, dos anzóis e das lulas... fazia feridas nas mãos e a gente se queria adoçar as mãos com uma pinga de água doce ia lá abaixo ao rancho, agarrava no bule, enchia a boca de água e vinha com a boca de água cheia. Chegávamos cá acima e começávamos a botar nas mãos, lavar as mãos com água da boca, para adoçar as mãos... adoçar as feridas...

A gente só se lavava quando estava a chover. Vinha chuva... a gente aparava a água quando vinha pelos panos

abaixo. Começava a cair água e a gente com um balde. Aí é que a gente se lavava, fazia a barba.

Eu usava as barbas. Quando estava chuva, que queria fazer um cigarro, para escoar as mãos, limpava as mãos às barbas.

De comida, era feijão guisado com chispe, à base de carne de porco salgada na Argentina. Era a chora... sopa da chora, sopa de peixe feita à base das caras de bacalhau.

As vezes já nem se comia...

A gente acabava uma escala à uma hora da noite e mandavam arriar às seis.

Antigamente a gente todos os dias arriava 4 h da manhã; acabassem a escala à uma hora ou às 2 h ou às 3 h. Se acabássemos às 4 h íamos comer e arriávamos para a água.

As vezes a gente, estávamos a escalar até à 1 h, lavávamos as mãos com água salgada e deitar.

Só quando vinha brisa ou assim, só quando vinha mau tempo é que parávamos. As vezes a gente antes queria que viesse tempo de arriar, do que estivesse brisa, brisa forte. A gente estávamos com o coração nas mãos... mais valia estar bom tempo...

Só assim é que eles nos deixavam estar a bordo porque de resto com ventos fracos, ventos duros... para fora... arreia para fora.

Eles ficavam lá dentro do navio, só quando viam o tempo já era demais, içavam a bandeira chamavam a bordo.

— Atiravam um tiro de canhão e havia outros que deitavam foguetes de um tiro, e havia então o fogone, um apito que costumava tocar para a gente vir. Com névoa...

Quantos... quantos dormiam lá fora...

Perdidos com névoa na minha companhia não sucedeu, agora morreram com o vento, com mar... um cachão de mar vir e virar o bote, isso sucedeu.

A gente quando ia em viagem debaixo de mau tempo com a roupa vestida, chuva, agarrado à roda do leme, frio, chuva, a água a entrar pelo pescoço e a sair pelos pés, tinha que pôr-se assim com os pés.

Andava desde as 6 h da manhã até às 7 h da tarde sem comer. O que apertava era a sede.

Quando chegava a bordo botava o bule à boca, matava a sede com aguardente.

Depois metíamos os botes dentro, depois de comer vínhamos para a escala até acabar o peixe.

A gente na escala era ali debaixo de chuva, vento... a água a entrar pelo pescoço dentro... e um homem a cortar peixe.

Dormiam dois homens num belichezinho. A roupa, botavam por baixo estendida e botavam uma garopelha estendida por cima de palha... deitavam um cobertor por cima e dormiam ali.

Os capitães não reconheciam nada. O que queriam é que a gente fizesse serviço. Desaparecer um homem para eles não era nada, não valia nenhum. Só se desaparecesse a companhia toda de uma vez é que eles ficavam coiso, porque não tinham gente para pescar e tinham de vir embora.

Mas morrer um homem ou dois ou três, aquilo não era nada, era uma gota no oceano.

Uma ocasião estava à popa e o capitão estava dentro da câmara e estava a dizer para o motorista (no outro dia tínhamos apanhado pouco peixe).

— Estes filhos das putas hão-de-me pagar, o ano passado quando fui no *Gazela* deixei cá 3 agora este ano vou deixar mais... — e eu a ouvir.

O capitão ralhava muito por não trazer peixe e alguns chegaram a dizer ao cozinheiro para não lhes darem de comer.

Eu ia para o mar em jejum com um cálice de aguardente na barriga e levava comer no foquim, mas a labuta do trabalho e com a ganância de um homem ver se apanha peixe nem lembrava o comer.

Antigamente era terrível... aquilo não era bacalhau... era uma escravidão... era uma escravidão das maiores escravidões... lá nesse tempo... (informação oral de José Tróia, Aveiro).

Mesmo com bom tempo o perigo não era menor, pois bastava o frio e as longas horas de trabalho no dóri para entorpecerem o pescador. Um informante contou-nos que num dia em que viajava a bordo de um navio de carreira ao largo da Groenlândia, ter passado resvês com um dóri, e para seu espanto o pescador que estava de costas não se apercebeu que por um triz não tinha sido apanhado pelo navio, não se tendo mesmo voltado apesar do barulho dos motores. Em casos semelhantes, encontrava esta pessoa a razão para a existência em numerosas aldeias esquimós, de dóris portugueses que tendo perdido o seu tripulante acabavam por dar à costa. (Informação oral de N. O. Christensen, ex-governador da Groenlândia).

N. O. Christensen lembrava ainda que só muito raramente algum navio português entrava nos portos da Groen-

lândia e que contrariamente às tripulações de outras nacionalidades nunca era permitido aos pescadores portugueses virem a terra para descansar alguns dias. Assim os contactos com os habitantes da Groenlândia eram raros e estavam dependentes do desejo dos esquimós de se aproximarem dos navios ou dos dóris.

Estes contactos permitiam não raramente a troca de anzóis, aguardente ou vinho por peles de raposa, foca ou outros animais árticos. Estes contactos nunca foram descritos com rigor e na maioria dos pescadores são apenas referências a momentos passageiros que quebravam o isolamento da pesca. Quando iam a bordo dos navios os esquimós eram em geral bem recebidos sendo-lhes oferecido frequentemente uma refeição. Para lá destes encontros esporádicos nada mais quebrava a rotina da faina senão o olhar atento no navio ou a angústia do temporal repentino.

José Inácio, pescador da Fuzeta, descreveu-nos assim um acidente de que foi vítima:

«Eu fui lá uma vez ao fundo no Grande Banco.

O capitão chamou... o vento vinha soprando, e então eu vinha assim... apanho o barco, não apanho... e larguei a vela. De maneira que vinha de vela e vem um monte de mar embarcou-me. O bote trazia peixe a meio balde, de maneira que depois o bote começou a ir ao fundo e pôs-se assim voltado, emproadinho ao vento e ao mar, mas por muita sorte, o ferro que a gente lá usava encalhou no fundo.

Se o bote havia de ir para o mar, encalhou, foi a minha sorte, e o bote estava sempre emproadinho assim ao mar. Eu apanhei o bote, pus o queixo na popazinha e esta mão e esta atracando a borda, estava assim dentro da água.

Fui ao fundo... passavam botes pela minha proa outros pela popa, e eu gritava — até que fiquei rouco e que não se me entendia a fala. Mas ninguém me veio salvar.

Então um rapaz de bordo do navio viu-me ir ao fundo e diz ao capitão:

«— Olhe sr. capitão, lá vai um bote ao fundo.

«— E tu vês o homem?

«— Vejo sim senhor.

Em face de estar voltado e na água eu dizia assim:

«— Ai aqui morro, ninguém me vem salvar. Sei que morro aqui... Mas depois vejo vir um bote com dois homens...

Levaram-me lá para baixo, deram-se coisas quentes. Enfim... no outro dia estive pronto já para arriar.»

Informação oral de José Inácio — Fuzeta).

Praticamente todos os navios da frota bacalhoeira se afundaram. Alguns acidentes (fogo ou em embate com iceberg), mas a maioria apenas pelo facto das bombas não conseguirem esgotar a água que entrava pelo casco mal calafetado. É hoje corrente ouvir da boca dos próprios capitães que a «falta de zelo» no escoamento da água era propositada, por forma que o seguro tivesse de pagar a respectiva indemnização. Por vezes dizia-se mesmo que tal ou tal navio afundava nessa campanha já que a indemnização cobria assim o produto da pesca. No entanto era também prática corrente sempre que a pesca o permitisse carregar o navio mesmo além dos limites de segurança. Havia mesmo casos, em que se atravessava o navio ao mar durante horas, para que com o balanceamento provocado pelas ondas, o bacalhau acamasse nos porões e deixasse portanto espaço para mais peixe.

Durante a 2.^a Guerra dois navios foram afundados por submarinos alemães. O *Delães*, do qual se salvou toda a tripulação e o *Maria da Glória* onde desaparecerem 19 pescadores de Aveiro, 12 da Fuzeta, 2 da Figueira da Foz e 1 da Nazaré, Póvoa do Varzim e Olhão. Um dos sobreviventes lembrava assim esses dias dramáticos:

«Fui o último a arriar. Estava eu a arriar o bote, estava no meio e estava o Júlio Guerra aqui a meu lado (que era da Figueira) e então o Joãozinho um moço, estava deste lado. Caiu uma granada do outro lado rente ao costado. Estoirou...

Ao Júlio Guerra cortou-lhe o peito um estilhaço e ao Joãozinho partiu-lhe um braço e eu estava no meio e não me sucedeu nada. Atirei os dois para dentro do bote, arriei para fora, foi o último bote. Depois começámos a fugir para o largo. Era só fogo em cima do navio... fogo em cima do navio.

A gente nos botes... o mar estava frizado, o ar era frizado... foi lá para os lados da Groenlândia.

A gente todos molhados dos pés à cabeça. Havia um chamado João que era de S. Jacinto, eu punha-me nu debaixo daquele frio e ele agarrava numa banda e eu noutra, torcíamos a roupa bem torcida e depois tirava ele a roupa e fazíamos o mesmo.

Vinha um que era o Júlio deitado à popa, que morreu ao fim de 9 dias. Botei-o ao mar... tinha o corpo todo cortado, costelas e tudo partidas... botei-o ao mar. Esse Joãozinho foi para outro bote e depois ao fim de 6 dias debaixo de um temporal o capitão estava lá adiante, eu estava cá a sota-vento, com o ferro e o pano a fazer de âncora flutuante, para um cachão não apanhar de través e virar o barco de pernas ao ar. Eu ouvi o capitão a gritar:

«— Ó Zé, ó contramestre, ó que me matam, anda cá.

Matam como? Mandei o Gandarinho, que também se atirou ao mar, julgava que era mulher que o estava a chamar com um caneco de água, que estava a ver uma estrada...

«— Então a minha mulher está acolá, com um caneco de água... e aqui uma estrada tão linda... não vou beber água?»

De noite escuro... debaixo de um temporal levado de um estupor, deitou-se ao mar...

Foi então Gandarinho, meteu ferro dentro, meteu o pano.

Eu estava com os remos nas mãos. Comecei a remar, ora eu remava pouco mas eles vinham vindo até que cheguei ao pé deles: O que é isso?

«— Ó Zé acode-me que me querem matar, estes homens querem-me matar.

Olha foi tal e qual como o bacalhau, naquele tempo era novo pus-lhe a mão assim no ombro, foi como o bacalhau. Agarrei nos remos, afastei o outro bote para o largo e fui levá-lo então ao bote onde andava o imediato.

Se eu não vou lá buscá-lo também morria. Ainda lhe dei um sobretudo novo, novinho; que não era para andar lá no bacalhau, era para andar lá em Lisboa..., ainda lho dei para ele se agasalhar no bote. Ficou lá o sobretudo nem o sobretudo me pagou.

Nunca reconhecem nada... absolutamente nada»... (Informação oral de José Tróia — Aveiro).

Quando se soube do afundamento do *Maria da Glória* logicamente que nos locais de residência dos pescadores se gerou grande inquietação com particular realce em Viana do Castelo, Fuzeta e Porto. Nesta cidade grande número de familiares de pescadores dirigiram-se à Capitania onde apenas receberam do chefe do Departamento Marítimo uma total incompreensão, manifestada no facto de ter mandado chamar a polícia que de imediato procedeu à prisão de 12 mulheres residentes na Afurada, tendo sido levadas para o Aljube!!! O *Diário da Manhã* por seu lado procurava instalar a confusão. Como não era fácil então reconhecer que se tratava de um submarino alemão dizia que o processo de afundamento era «puramente bolchevista». Esta maneira ardilosa de mistificar a opinião pública, logo foi retomada pelo *Minhoto* de Valença, de 9 de Agosto:

«Podia não ter sido russo o submarino que afundou o pequeno e indefeso barco português. Mas a verdade é que foram «bolchevistas», puramente «bolchevistas» os processos aplicados na realização da façanha. Contra ela protestamos,

por isso no cumprimento do dever que nos impõe o nosso patriotismo e os nossos princípios anticomunistas.

Protestamos! Protestamos por isso... Somos portugueses e anticomunistas!

Ser anticomunista não é, apenas, repudiar uma doutrina. É também repudiar os processos imorais de acção que os seus defensores costumam pôr em prática.

Ser anticomunista não é apenas, repetimos, repudiar as ideias e os princípios comunistas. É repudiar e condenar também os processos comunistas, a acção comunista.»

No relatório do Grémio de 1942 podia ler-se: «Dois lutos ensombraram a campanha: os afundamentos do *Delães* e do *Maria da Glória*, designadamente o deste lugre com o qual desapareceu a maior parte da tripulação. Honremos a memória destes humildes servidores da indústria, que morreram no seu posto, quando ao serviço da Nação. Que Deus tenha as suas almas em Sua Santa Guarda!»

Em 1982 um funcionário da Delegação Marítima da Fuzeta continuava ainda a procurar obter uma justa reforma para algumas das viúvas dos «desaparecidos» durante este afundamento! Também o Governo nunca procurou obter da Alemanha uma justa indemnização de guerra.

Mas de assistência sempre muito se falou. A palavra *Gil Eanes* vinha sempre à baila quando se queria demonstrar o «carinho» com que o Estado Novo brindava os pescadores.

Vimos já que no período anterior o *Gil Eanes* velho «intercalava» a assistência nos bancos com o transporte de presos políticos para qualquer parte das colónias. Só a partir de 1937 o *Gil Eanes* passou a dar apoio às campanhas de pesca regularmente na Terra Nova e também nos mares da Groenlândia. Até 1941 fê-lo como navio transporte pertencente à Marinha de Guerra. Tendo sido desarmado em Fevereiro de 1942. Nesta altura passou para a Sociedade Nacional dos Armadores de Bacalhau, ao serviço da qual efectuou 27 viagens. 14 foram de comércio e assistência. Assim várias vezes rumou aos EUA para descarga do vinho e Brasil para carregar açúcar além de frequentemente transportar sal até St. John's na Terra Nova, onde por sua vez carregava bacalhau seco destinado ao mercado nacional.

Como navio de apoio fornecia à frota bacalhoeira água, óleo, carvão, isco, sal e alimentos. Quanto à assistência propriamente dita aos pescadores, possuía a bordo um serviço médico, transportava correio, expedia e recebia telegramas. Difícil é pois saber se a verdadeira razão de existência do *Gil Eanes* era de ordem comercial ou de assistência aos pescado-

res. Em 1955 o *Gil Eanes* velho foi substituído pelo *Gil Eanes* novo, o qual foi construído em grande parte com um crédito de mais de meio milhão de dólares, que recebeu em ajuda directa da ECA. (Decreto-Lei n.º 38.521 de 23 de Novembro de 1951).

Este navio prestou efectivamente uma larga assistência aos pescadores, facilmente atestada pelo número de consultas efectuadas.

Segundo os relatórios do Grémio as doenças mais frequentes eram as seguintes por ordem decrescente: doenças no aparelho respiratório e digestivo, furunculoses e reumatismo. Note-se que em certa medida a presença do *Gil Eanes* nos bancos nem sempre era favorável aos carenciados de assistência médica. Com efeito os capitães estavam proibidos de ir a terra deixar os doentes mesmo quando estivessem longe do *Gil Eanes* e fosse mais simples e rápido levar os doentes para um hospital na Groenlândia ou Terra Nova.

No quadro 32 pode comparar-se o número de consultas com o número total de tripulantes por cada campanha. Mesmo

QUADRO 32

Assistência prestada pelo «Gil Eanes» (1956-1973)

Ano	N.º de tripulantes	Doentes observados	Acidentes	Doenças	Incapacidades
1956	5304	990	654	1100	—
1957	5505	1263	679	1155	—
1958	5734	1456	791	1233	—
1959	5751	1493	827	1425	29
1960	5721	1307	751	666	26
1961	5598	1418	877	538	32
1962	5666	1018	746	332	27
1963	5753	1131	756	404	31
1964	5885	1072	864	474	39
1965	5682	1093	1023	520	25
1966	5415	843	833	524	33
1967	5006	1093	848	598	49
1968	5494	—	889	686	—
1969	5142	1122	722	677	27
1970	4778	776	707	655	29
1971	4338	771	602	664	31
1972	4060	—	448	681	30
1973	4100	710	510	758	19

Fontes: Relatórios do GANPB; Relatórios da Mútua dos Navios bacalhoeiros.
— Ausência de dados.

admitindo que alguns indivíduos foram à consulta mais de uma vez, estes valores não deixam de mostrar que o estado sanitário das equipagens era extremamente precário já que por vezes quase um terço tinha que recorrer aos serviços médicos por doença ou acidente.

Estes valores são aliás confirmados pelos Relatórios da Mútua dos Navios Bacalhoeiros.

Assim podemos concluir por um lado que efectivamente a assistência médica prestada pelo *Gil Eanes* era bastante importante, mas ao mesmo tempo também podemos aperceber das difíceis condições de trabalho em que a pesca do bacalhau era praticada. Em relação com o número de trabalhadores os riscos de acidente, morte e incapacidade permanente eram extremamente elevados. Por outras palavras cerca de 15 % dos pescadores eram vítimas de acidentes em cada campanha e destes um grande número ficava com incapacidade permanente!

Um outro tipo de assistência prestada pelo *Gil Eanes* e que os pescadores nunca esqueceram de nos referir diz respeito ao controle policial que sobre eles era feito a partir do navio-apoio. Pairava sempre sobre eles a certeza de serem entregues ao *Gil Eanes* e aí aprisionados sempre que algum problema laboral ou qualquer outro conflito surgisse e para o qual os capitães não encontrassem solução imediata.

CAPÍTULO IV

O BACALHAU NA ALIMENTAÇÃO DO POVO PORTUGUÊS

1 — O consumo do bacalhau: produção e importação

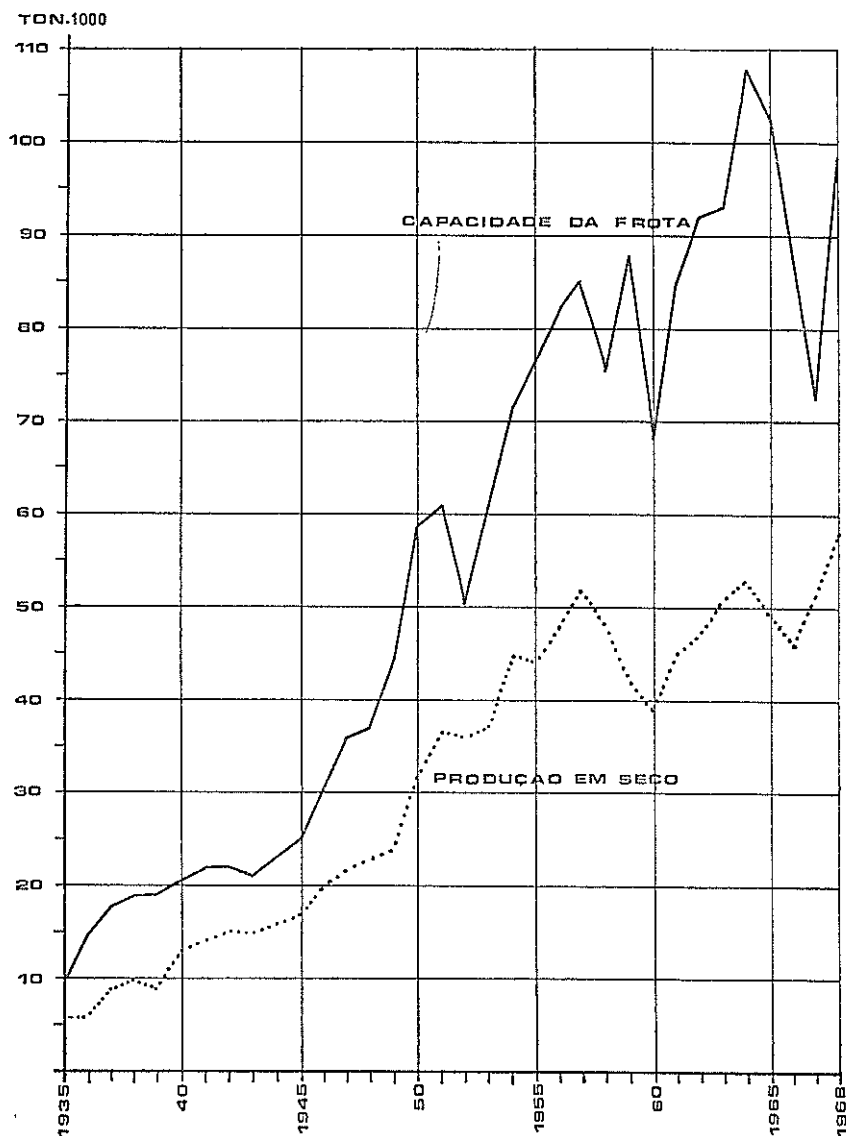
A produção nacional de bacalhau recuperou lentamente nos anos posteriores ao fim da Primeira Guerra de forma que em 1926 o total de peixe verde capturado ultrapassou pela primeira vez as 7.000 toneladas. No ano seguinte, e apesar da tonelagem da frota ter continuado a aumentar até 1929, assistiu-se a uma diminuição da produção que se agravou em 1930, 1931 e 1932. A partir desta data a capacidade da frota não cessou praticamente de aumentar se bem que como veremos a isso não correspondesse sempre um aumento de produção. No gráfico n.º 3 podemos acompanhar a evolução destes valores. Entre 1938, ano particularmente pouco produtivo, e 1950, assistimos a um aumento progressivo, se bem que ligeiramente menos acentuado durante os anos de 1941 e 1942 apesar da entrada em serviço de 2 novos arrastões, talvez devido ao número de navios participando na campanha ter diminuído, como também por terem sido torpedeados o *Delães* e o *Maria da Glória*. Em 1944 a campanha foi satisfatória apesar da perda do lugre *Maria Preciosa*. Nos últimos anos da Guerra a frota portuguesa seguia para os bancos em grupos, conforme os acordos então estabelecidos com as potências beligerantes.

Primeiro saíam os arrastões, depois os veleiros com destino à Terra Nova e finalmente os lugres para a Groenlândia.

No ano seguinte, 1945, apesar da abundância de peixe, o facto dos lugres terem partido já tarde não permitiu atingir capturas como podia ter sido conseguido. Tal facto devia-se, como tinha acontecido em anos anteriores, aos atrasos verificados na aquisição de vários artigos necessários para a campanha.

GRÁFICO 3

Produção de bacalhau nacional (1935-1968)



Fonte: C. R. C. B.

Esta dificuldade dizia respeito a vários tipos de materiais, visto serem em grande parte importados. Na campanha de 43 e 44 por exemplo na impossibilidade de comprar botas de borracha da América, teve a Cooperativa dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau que adquirir esse produto no mercado nacional. Como a qualidade era má ainda em viagem para os bancos, já o navio *João Corte Real* pedia novas remessas de botas, pois as que levava já estavam todas rotas!...

Estas dificuldades de aprovisionamento eram no entanto em parte ultrapassadas graças ao *Gil Eanes* que largando mais tarde para o Ártico levava a bordo tudo o que não tinha sido embarcado pela frota.

Em 1948 o ritmo de crescimento da produção abrandou, apesar de terem entrado em serviço mais cinco arrastões, devido sem dúvida à escassez de peixe e aos temporais repetidos.

Até 1956 a quantidade de bacalhau continuou em geral a subir. No ano seguinte, 1957, apesar da diminuição da capacidade da frota a produção não teve uma quebra proporcional, visto a percentagem de rendimento da frota ter sido então superior a 91 %. Este foi dos valores mais altos atingidos se exceptuarmos o período compreendido entre os anos de 1939 e 1945, todos com rendimentos superiores a 91 % e posteriormente o ano de 1966 com valor idêntico. A partir de 1958 o rendimento da frota baixou consideravelmente até 1964 rondando os 72 %. A campanha de 1958 foi realizada sob o signo do mau tempo como aliás as que se lhe seguiram.

Em Junho os dóris foram arriados 17 vezes, em Julho 14, em Agosto 10, em Setembro 7 e em Outubro 2 vezes. Em 6 de Outubro, um dos dias em que se arriavam os dóris houve um brusco salto de vento que tornou difícil a recolha de algumas centenas de homens. Aliado ao mau tempo, perdeu-se também muito tempo em busca de pesqueiros e os consumos de combustível foram por consequência muito elevados.

Quanto aos arrastões metade fizeram uma só viagem e os restantes à excepção de um deles tiveram prejuízo. (Relatório do Grémio 1958-1959).

No ano seguinte a situação foi idêntica. Nos bancos da Groenlândia o rendimento do arrasto-hora passou de 4.200 kg para 990 kg e nos bancos da Nova Escócia de 2.460 kg para 1.680 kg. Esta diminuição poderia estar relacionada com o aumento da frota estrangeira — alemã, soviética e polaca — utilizando navios fábrica destinados a filetagem, com aproveitamento de todo o peixe.

Pela primeira vez fez-se referência nos relatórios do grémio ao problema da mão-de-obra, notando o abandono da pesca por parte dos pescadores devido aos baixos salários. (Relatório Grémio 60/61).

QUADRO 33

Produção e exportação de bacalhau salgado seco e espécies afins nos principais países produtores — 1920-1945 (ton)

Ano	Canadá		Noruega		Terra Nova		Islândia		Inglaterra	
	Prod.	Exp.	Prod.	Exp.	Prod.	Exp.	Prod.	Exp.	Prod.	Exp.
1920	28.300	24.000	37.900	36.700	94.100	90.900	30.800	28.200	6.200	6.200
1921	38.900	34.300	32.300	27.300	70.300	69.300	32.700	28.400	2.500	2.500
1922	34.200	30.000	27.100	22.800	81.700	80.900	31.500	28.400	11.000	11.000
1923	28.900	27.000	42.400	36.900	76.100	75.400	46.800	41.500	12.500	12.500
1924	28.000	25.300	50.100	45.200	65.500	64.262	52.600	42.000	18.200	18.200
1925	31.700	29.300	42.800	38.300	59.700	59.182	52.400	39.400	20.700	20.700
1926	34.500	32.200	49.800	47.500	70.400	69.400	47.500	40.800	22.800	22.800
1927	32.800	30.900	50.700	46.900	81.100	80.800	60.400	49.700	17.700	17.700
1928	30.900	27.600	43.700	40.900	81.100	79.900	73.900	55.000	24.900	24.900
1929	30.000	27.000	57.300	48.500	68.100	65.800	70.900	52.800	22.200	22.200
1930	24.200	20.800	51.700	45.900	58.700	58.700	65.100	51.300	18.800	18.800
1931	20.900	18.700	33.600	30.200	52.100	52.100	65.400	54.800	14.200	14.200
1932	17.900	15.900	44.900	40.100	53.300	53.300	67.600	57.700	13.200	13.200
1933	20.600	16.700	35.700	32.600	57.000	57.000	60.000	61.600	12.500	12.500
1934	21.800	18.500	37.800	36.000	65.400	65.400	54.000	46.000	7.900	7.900
1935	17.900	14.100	38.100	35.000	53.800	52.800	47.700	38.800	8.100	8.100
1936	16.700	11.400	37.800	36.000	56.600	55.700	32.400	27.000	8.000	8.000
1937	16.000	12.600	44.300	38.600	48.700	46.600	34.400	25.100	9.200	9.200
1938	16.200	12.900	45.300	41.400	60.000	53.100	33.700	21.800	8.000	8.000
1939	16.800	12.600	40.800	33.700	49.600	46.300	32.500	19.200	3.700	3.700
1940	17.900	13.200	29.500	19.200	60.800	58.100	21.000	17.500	—	—
1941	17.700	14.000	29.500	21.300	37.400	34.800	16.300	4.440	—	—
1942	14.800	10.400	14.600	600	42.000	38.600	6.100	2.400	—	—
1943	11.400	8.500	4.900	100	46.500	38.900	1.600	700	—	—
1944	12.000	9.300	11.000	700	41.700	39.300	900	40	—	—
1945	13.700	10.800	9.000	50	13.200	50.700	500	200	—	—

Fonte: Morue salée et autres poissons salés d'espèces voisines, 1949.

Talvez esta situação tenha levado um armador a introduzir a pesca por «long-line» mas com resultados desanimadores.

O aumento da produção nacional acabou por reduzir o montante das importações em relação ao consumo interno. Com efeito estas passaram de valores superiores a 80 % no início da reorganização corporativa para valores entre 20 e 30 % no final do período analisado.

Mas enquanto Portugal foi grande importador devia partilhar com mais alguns países esse produto junto dos principais produtores mundiais que foram conforme as épocas, a Noruega, a Terra Nova, Canadá, a Islândia e a França.

A produção destes países, se bem que satisfizesse o consumo interno, era essencialmente destinada ao mercado externo, como se pode deduzir das comparações do quadro 33.

Ora o essencial desse produto era exportado salgado, seco e destinava-se a um pequeno grupo de países entre os quais se encontrava Portugal.

Entre as duas guerras, conforme mostra o quadro 34 os principais importadores foram os seguintes: Espanha, Portugal, Itália e Brasil.

QUADRO 34

Principais países importadores de bacalhau salgado seco no período de entre as duas guerras

Países importadores	Período	(ton) Importações anuais média	% Percentagem do total mundial
Espanha	1920-38	58.900	25,4
Portugal	1920-39	39.800	17,2
Itália	1923-38	38.500	16,6
Brasil	1920-39	25.000	10,8
EUA	1920-39	19.400	8,4
Cuba	1920-39	13.300	5,7
Grécia	1920-39	9.400	4,1
Argentina	1920-39	4.700	2,0
França	1930-39	1.300	0,6
República Dominicana	1930-39	1.700	0,7

Fonte: Morue salée et autres poissons salés d'espèces voisines, 1949.

Os primeiros seis países representavam por si só 84 % do total mundial de importação de bacalhau salgado. Note-se que as importações referidas aos Estados Unidos destinavam-se na quase totalidade ao mercado do Porto Rico. Havia no entanto outros mercados que a nível mundial eram pouco significativos, mas que do ponto de vista interno encontraram no bacalhau seco um alimento senão corrente, pelo menos de grande importância para as classes mais desfavorecidas. É o caso da Jamaica, da República do Haiti, República de S. Domingos e várias outras colónias, possessões ou dependências nas Antilhas, países da América do Sul e África. A exportação era feita por zonas de influência em geral dos países colonizadores e produtores. Por exemplo, a França exportava para a Martinica, Guadalupe, Reunião, África do Norte, Congo, etc., enquanto que a Inglaterra se orientava para a África Ocidental, ou Guiana Inglesa (¹).

Mas como dissemos a exportação para as antigas colónias representava a nível mundial um valor diminuto comparado com os grandes consumidores que eram Portugal, Espanha, Itália, Brasil, Porto Rico (EUA) e Cuba .

A partir da II Guerra o mercado internacional de bacalhau seco sofreu grandes alterações, não só porque Portugal e Espanha deixaram de ser grandes importadores devido ao facto de terem a sua própria produção como também os países produtores passaram a orientar-se para a congelação do bacalhau, visto que assim preparado, era um produto de melhor qualidade alimentar. Aliás novas frotas apareceram dotadas de grandes e modernos arrastões congeladores como foi o caso da Polónia e União Soviética.

A organização corporativa em Portugal continuou a orientar a sua produção e importação para o bacalhau salgado seco ou então bacalhau verde que depois era secado. De certa forma, enquanto os produtores desenvolveram frotas congeladoras, secando o bacalhau apenas para exportação, o governo português optou por continuar a salgar e a secar para consumo interno, apesar de assim este produto perder o essencial das suas qualidades alimentares.

Até hoje pode dizer-se que o consumo de bacalhau congelado em Portugal ainda não foi introduzido ou pelo menos não tem significado na alimentação do povo português.

Quanto ao bacalhau salgado seco a sua importação variou da seguinte forma. (Ver quadro 35.)

(¹) Ver Malaurie, Jean, 1969 e Morue Salée et autres poissons salés d'espèces voisines FAO, Washington, 1949.

Os principais fornecedores de bacalhau seco foram a Noruega e o Canadá/Terra Nova. A Noruega apenas interrompeu as exportações durante a II Guerra. A Islândia forneceu bacalhau seco até ao princípio da II Guerra.

A Terra Nova a partir dos anos 50 reduziu também as suas vendas para Portugal, devido aos problemas de divisas criados pela passagem deste território para a zona do dólar, e também por a produção terra-novense de bacalhau ser desviada progressivamente para outras formas de preparação, em particular, o congelamento.

Um outro factor deve ser mencionado e que explica também as dificuldades encontradas em comprar bacalhau na Terra Nova. Desde os meados da II Guerra que os Estados Unidos procuravam orientar as exportações da Terra Nova para a América Central e em particular para Porto Rico.

Na correspondência entre o Consulado de Portugal em St. John's e a Comissão Reguladora encontra-se este problema largamente referido, como por exemplo em 1943 quando o cônsul escrevia:

«A par disto talvez que os Estados Unidos também tenham interesse em que sejam exportados maiores volumes para esses mercados e, neste caso, é óbvio que o prejudicado virá a ser o mercado português. E desde que essa grande Nação norte-americana se interessa pela sorte desses mercados é óbvio que lhes fornecerá a tonelagem necessária para o seu transporte, como de resto o vem fazendo» (2).

A partir dos anos 60 aparece um novo fornecedor de bacalhau seco que é a Espanha. Este a partir de 1961 manteve regularmente uma preponderância no mercado português superior portanto à dos nossos tradicionais fornecedores. A Inglaterra foi sempre um fornecedor regular em quantidades relativamente reduzidas.

Quanto ao bacalhau verde a França foi a mais regular fonte de importação na década de 50 enquanto que a Islândia a partir de 1953 ocupou o lugar do nosso principal fornecedor. Aliás devemos referir que até ao princípio dos anos 50 a importação de bacalhau verde representava apenas cerca de 10 % do total das importações, só começando a desenvolver-se à medida que as instalações de seca no país puderam começar a tratá-lo.

(2) Correspondência do Consulado de Portugal em St. John's, Terra Nova para a CRCB.

QUADRO 35

Importação de bacalhau (1920-1973)

(Toneladas)

	Noruega		Canadá Terra Nova		Islândia		França		Espanha		Alemanha	
	Seco	Verde	Seco	Verde	Seco	Verde	Seco	Verde	Seco	Verde	Seco	Verde
1920	7.800	—	17.000	—	—	—	30	—	—	—	—	—
1921	12.000	—	17.000	—	200	—	50	—	—	—	500	—
1922	22	—	17.000	—	600	—	2.200	—	—	—	1.600	—
1923	7.600	—	17.000	—	1.600	—	2.200	—	—	—	800	—
1924	18.600	—	15.000	—	900	—	400	—	—	—	2.900	—
1925	14.200	—	10.700	—	1.100	—	1.700	—	—	—	2.600	—
1926	19.900	—	15.000	—	500	—	1.900	—	—	—	1.900	—
1927	18.700	—	19.300	—	400	—	2.600	—	—	—	1.300	—
1928	17.200	—	16.700	—	3.700	—	5.200	—	—	—	1.000	—
1929	21.300	—	12.200	—	4.900	—	2.100	—	—	—	1.000	—
1930	21.100	—	6.200	—	6.300	—	1.000	—	—	—	900	—
1931	15.500	—	7.200	—	10.500	—	1.600	—	—	—	800	—
1932	19.900	—	8.300	—	14.100	—	400	—	—	—	900	—
1933	14.000	—	9.900	—	16.700	—	2.500	—	—	—	200	—
1934	12.400	—	10.800	600	20.900	1.000	100	1.300	—	—	1.300	900
1935	17.458	—	13.000	—	20.400	—	500	1.500	—	—	500	200
1936	14.400	—	8.000	—	9.000	1.400	100	—	—	—	500	—
1937	24.900	—	4.300	900	3.000	3.000	800	1.400	—	—	200	—
1938	15.000	3.300	8.200	—	9.200	—	2.100	1.500	—	—	—	—
1939	14.400	1.000	6.300	—	3.300	1.600	—	—	—	—	—	—
1940	930	2.200	11.800	—	3.800	300	—	—	—	—	—	—
1941	—	—	12.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1942	—	—	16.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1943	—	—	9.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1944	—	—	11.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2 — Formas de distribuição e classificação

A exemplo do regime promulgado para a defesa da cultura arrozeira, em 1934 decretou o Governo a criação da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau que viria a coordenar a distribuição do bacalhau ao país. Mais tarde em 1939, o decreto 30.002 que reorganizou o Grémio dos Importadores e Armazenistas de Bacalhau e Arroz que passou então a denominar-se Grémio dos Armazenistas de Merceria, estabeleceu duas classes de armazenistas. Os da 1.^a secção — Grandes Armazenistas de Lisboa e Porto, e os restantes armazenistas do país — 7.^a secção que ficavam dependentes do fornecimento da 1.^a secção.

No primeiro caso os agremiados, segundo o Art.º 18, tinham o direito de importar bacalhau, adquirir nas bolsas das Mercadorias o bacalhau estrangeiro e nacional e finalmente vender aos armazenistas da 7.^a secção e mesmo aos retalhistas das praças onde exerciam o seu comércio.

As operações sobre o comércio do bacalhau nas bolsas de Mercadorias foram regulamentadas em 1939.

Nesse regulamento previa-se a realização de uma sessão por semana onde seriam negociados lotes de 40 fardos, englobando todas as qualidades existentes.

Quanto à importação de bacalhau passava a ser feita em regime de quotas de rateio, válidas também para a distribuição obrigatória do bacalhau nacional, que seriam fixadas para cada campanha.

A determinação das quotas era feita pelo GAM em relação a 90 % do volume global da importação. Os 10 % restantes serviam para rectificar os erros de rateio cometidos.

Estes eram aliás em número significativo a contar pelas reclamações recebidas na Comissão Reguladora. Por exemplo, em 1951 dos 226 inscritos nada menos que 113 reclamaram. Nos 2 anos seguintes os reclamantes foram em número de 98 e 77 dos 200 e 193 armazenistas inscritos respectivamente.

O principal motivo que levava os armazenistas a reclamar, era o facto de considerarem que as quotas que lhes eram atribuídas eram insuficientes. Por outro lado também consideraram que o rateio não era feito da melhor forma. Das reclamações enviadas à Comissão Reguladora em 1953 extraímos algumas passagens que mostram a atitude em geral dos armazenistas.

«Não nos afigura razoável que numa época, como a actual, em que comerciantes de outros ramos de actividade lutam, esforçando-se titanicamente, para impedir a redução das suas

vendas, e nós mesmos em relação a outros artigos — tenhamos de nos colocarmos em posição oposta quanto ao bacalhau, atendendo em determinados momentos apenas parcialmente, as quantidades de bacalhau pedidas pelos n/ clientes, cuja solução é perigosa, porque pode facilitar a sua fuga para outros colegas que por ventura possam ter super-abundância de tal artigo ou, então a de comprar a estes últimos ou a outros que nos queiram vender, para de seguida entregarmos s/ lucro a n/ clientes, procurando deste modo resolver os casos prementes, como já o temos feito, e o afirmamos a V. Ex.^a no nosso memorandum de 9-7-1952.

Quer dizer, em certas épocas vemo-nos forçados a lançar mão de qualquer destas duas soluções, ou de ambas simultaneamente:

- 1) Provocar a redução das vendas!
- 2) Vender parte do bacalhau sem lucro».

(Doc. n.º 10.548, 30-6-1953, CRCB).

«Será justo que algumas firmas, pelas quantidades de bacalhau que recebem e para as quais não conseguem colocação dentro dos mesmos prazos dos outros agremiados, desempenhem funções reguladoras de abastecimento de mercado? A par disto, outras casas não podem obter o produto para o fornecerem aos clientes que as procuram. E — o que é mais grave — quando surgem novas Bolsas, aquelas firmas continuam a comprar as mesmas quantidades para conservarem a sua posição, contando de antemão poderem vendê-las, enquanto outros armazenistas, reduzidos a uma inactividade forçada, esperam por elas — algumas vezes e muito a custo — dêem escoamento às quantidades armazenadas.

De resto, essa Comissão Reguladora, tem em seu poder elementos que habilitam a verificar com clareza quais as firmas que, por dificuldades de venda, mantêm prolongada armazenagem nos armazéns frigoríficos razoáveis quantidades de bacalhau; até mesmo em períodos de escassez para o público, enquanto outras não têm para vender.

O sistema é absurdo e condenável se o encararmos do ponto de vista da teoria económica pura e continua a ser um absurdo apreciado na sua aplicação prática.

Entretanto, a despeito dos esforços efectuados para o modificar, ele mantém-se e continua a produzir-se os seus efeitos nefastos, como não podia deixar de acontecer com um sistema que erigiu em dogma quotas constituídas mais ou

menos artificialmente, dentro de uma época de anormalidade que já foi ultrapassada, quotas estas cujo carácter artificial da ínfima operação resultante dos 10 % sobre as transacções do ano anterior é totalmente incapaz de remediar. (Doc. n.º 10.479, 29-6-1953, CRCB).

«Sem discordarmos da técnica em si da fixação das quotas que, embora não sendo completamente certa, tem pelo menos o mérito de ser absolutamente imparcial, insurgindo-nos contra o que surgiu de base para a técnica ser aplicada, pois conseguiu com um meio justo produzir um resultado injusto e parcial.

Deve V. Ex.^a estar recordado que o que serviu para base da fixação das quotas foram os resultados de uns inquéritos junto dos retalhistas. Ora os referidos inquéritos resultaram de um falseamento da doutrina cooperativa pois, contra o que esperava quem os ordenou eles apenas foram criar posições em bacalhau que não correspondem àquilo que se considera justo.

Os retalhistas não escolheram para os seus fornecedores aquelas firmas que pelo seu passado e pela sua orientação não lhes pudessem servir, mas sim aquelas que possuíam outros artigos que nessa época escasseavam, e que neles e não no bacalhau, melhor os pudessem servir...

Ora é sobre esta base podre que se vai aplicar a técnica da fixação de quotas. Vão-se premiar de novo as habilidades feitas à custa da falta dos artigos no mercado e da concorrência desleal.

Pedimos a V. Ex.^a que pondere se isto é corporativismo e se é assim que devem tomar fruto as ideias que trouxeram a ordem e a paz a Portugal». (Doc. n.º 10.484, 29-6-1953, CRCB).

Em 1963 reconhecia já o Governo no preâmbulo da Portaria 19.947 sobre comércio do bacalhau a necessidade de alterar o sistema e acabar com o «monopólio» dos armazenistas de Lisboa e Porto.

«Considerou o Decreto n.º 30.002, de 26 de Outubro de 1939, no domínio da comercialização do bacalhau as realidades que se verificavam ao mesmo tempo de sua publicação, de harmonia com as quais apenas os armazenistas de Lisboa e Porto adquiriam aquele produto aos armadores ou exportadores.

Os restantes armazenistas de bacalhau, ou seja os inscritos na 7.ª secção do Grémio dos Armazenistas de Merceria, assumindo neste domínio funções equiparadas às de distribuidores ou agentes dos primeiros, destes recebiam o bacalhau que depois iam vender aos retalhistas da província.

Passados, porém, mais de vinte anos sobre a publicação do referido diploma, e tendo entretanto as condições do comércio sofrido profundas alterações no sentido, por um lado, do desenvolvimento do volume dos negócios de pelo menos certos armazenistas da província, por outro lado, do crescente aumento da procura, o que tem originado nos últimos anos dificuldades no regular abastecimento deste produto, basilar da alimentação de grande parte dos portugueses, urge, por isso, proceder à revisão do comércio deste sector, de forma a — enquanto não for possível libertá-lo — facultar a todos os verdadeiros armazenistas, sem distinções geográficas e sob idênticas responsabilidades, igual acesso à produção.

Desta forma tanto os armazenistas da 1.^a como da 7.^a secção passaram a ter direito de adquirir bacalhau aos armadores nacionais e importar bacalhau estrangeiro e vender o bacalhau, adquirido, aos retalhistas de qualquer região do País.

Só em 1967 se veio a entrar no período da liberalização, pois pela portaria n.º 22.790 de 22 de Julho de 1967 da Secretaria do Estado do Comércio deixou a venda de bacalhau de estar sujeita a tabelamento e foi abolido o regime de quotas de rateio.

A classificação do bacalhau sofreu ao longo dos anos várias alterações que reunimos no quadro seguinte. (Ver quadro 36.)

A cada um destes grupos correspondia um certo número de peixes por fardo de 60 quilos líquido.

A medida que os anos foram passando as quantidades de peixes por fardo foi aumentando progressivamente.

Na classificação de 1939 o peixe crescido englobava as duas categorias de Graúdo e Crescido do ano anterior já que o número de peixe podia ir até 30 por fardo.

Em 1943 a classificação já era feita, tomando em linha de conta o peso de cada peixe e as suas dimensões. No bacalhau tipo corrente, o mais cotado da classificação, cada peixe devia ter pelo menos 1 quilo e 0,55 metros de comprimento. No ano seguinte introduziu-se nova classificação dividida em 3 classes e começa a fazer-se referência ao estado sanitário do peixe. Estas 3 classes eram assim caracterizadas.

1.º — *Bacalhau de Primeira Qualidade*

- a) Todo o bacalhau sem defeitos de preparação até ao tamanho de 20 centímetros, embora sem barbatana caudal ou barbatanas ou com furo de zagaia e ligeiramente estalados ou partidos;

QUADRO 36

Classificação de bacalhau (1934/1962)

CAMPANHAS							
1934/33 a 1936/37	1937/38	1938/39	1939/40 a 1941/42	1942/43 a 1943/44	1944/45 a 1945/46	1946/47 a 1949/50	1950/51 a 1958/59
Graúdo Especial	Graúdo	Graúdo	Crescido	Corrente	Primeira Qualidade	Crescido	Graúdo
Graúdo	Corrente	Crescido	Corrente	Miúdo Sortido de 2.ª	Segunda Qualidade	Corrente	Crescido
Crescido	Médio	Corrente	Miúdo	Sortido de 2.ª	Terceira Qualidade	Miúdo Sortido de 2.ª	Corrente
Meão	Miúdo	Médio	Alecrim	Sortido de 3.ª		Miúdo Sortido de 2.ª	Miúdo
Médio	Sortido de 2.ª	Miúdo	Sortido de 2.ª			Alecrim Sortido de 3.ª	Sortido de 2.ª
Miúdo	Sortido de 3.ª	Sortido de 2.ª	Sortido de 3.ª				Alecrim Sortido de 3.ª
Refugo de 1.ª							
Refugo de 2.ª							

Observações: —

Campanhas de 1934/35 a 1936/37 — classificação autorizada pelos Decretos n.ºs 24 626 de 2/XI/934 e 27 151 de 30/X/936.
 Campanha de 1937/38 — classificação autorizada pela Portaria n.º 8 826 de 15/X/937.
 Campanha de 1938/39 — classificação autorizada pela Portaria n.º 9 086 de 11/X/938.
 Campanhas de 1939/40 a 1941/42 — classificação autorizada pelo Despacho de sua Excelência o Ministro do Comércio e Indústria de 11-X-939.
 Campanhas de 1942/43 a 1943/44 — classificação autorizada pela Portaria n.º 10 792 de 9/XII/944.
 Campanhas de 1944/45 a 1945/46 — classificação autorizada pela Portaria n.º 11 542 de 23/X/946.
 Campanhas de 1946/47 a 1949/50 — classificação autorizada pela Portaria n.º 13 382 de 20/XII/950.
 Campanhas de 1950/51 a 1958/59 — classificação autorizada pela Portaria n.º 17 415 de 31/X/959.

Fonte: C.R.C.B.

- b) Lingue, zargo, alecrim, quando encorpados e com o tamanho do antigo Corrente;
- c) Julianas encorpadas e com o tamanho do antigo Corrente.

2.º — *Bacalhau de Segunda Qualidade. Peixes com alguns defeitos de preparação*

- a) Todo o bacalhau com pequenos defeitos de preparação que o não tornem impróprio para consumo (empoadado, ligeiramente queimado, falto de sal e mal lavado);
- b) Lingue, zargo, alecrim quando encorpado, até ao tamanho de 20 centímetros;
- c) Julianas encorpadas até ao tamanho de 20 centímetros;

Nota — Os peixes com falta de sal incluídos neste tipo serão aqueles que não apresentem, pronunciadamente, o cheiro aliáceo característico, pois neste caso será inutilizado.

3.º — *Bacalhau de Terceira Qualidade, sem defeitos de preparação*

- a) Peixes com tamanho inferior a 20 centímetros;
- b) Peixes muito partidos;
- c) Bocados.

Deverá ser inutilizado, com produto apropriado, todo o bacalhau cujo estado sanitário permita a sua inclusão na classificação indicada («rouge» acentuado, com tendência para putrefacção; peixe muito queimado; falta de sal com tendência para putrefacção).»

Começamos a ver uma «hierarquia» do bacalhau onde não só entrava em linha de conta o tamanho do peixe como também a família a que pertencia e o estado de conservação.

Na circular da Comissão, datada de 3-10-1946, estipulava-se o seguinte:

«Primeira Qualidade:

Bacalhau sem defeitos de preparação e de conservação com os limites máximos de humidade de 46 % e 45 % con-

soante se trate de preparação no tipo «Branco» ou no tipo «Amarelo».

Não serão portanto classificados nesta categoria os peixes que apresentem manchas exteriores de sangue, restos de vísceras ou de salitre, ou cuja escala, por incompleta ou defeituosa, possa comprometer a conservação do peixe ou inferiorize notavelmente o seu aspecto. Não serão igualmente classificados em «Primeira» os peixes demasiado ou insuficientemente salgados, especialmente estes últimos, quando o seu estado faça recear pela sua conservação. Da mesma forma serão excluídos desta classificação os peixes «queimados» pelo calor (melados, esfolados, quebradiços ou friáveis), os portadores de alteração vermelha, os empoados e os que por qualquer forma estejam prejudicados na sua apresentação comercial ou poder de conservação.

Podem contudo ser classificados nesta categoria os peixes sem barbatanas, caudal e outras, e ainda os que apresentem furos ou rasgões de zagaia, desde que disso não resulte notória desvalorização.

Nesta categoria só será classificado o bacalhau propriamente dito (*Gadus Mohrus* L.) e não outros peixes habitualmente pescados conjuntamente com aquele.

Segunda Qualidade — Sortido:

Abrange além do bacalhau propriamente dito, outros peixes normalmente pescados como este, tais como o «Alecrim», o «Zarco», o «Lubina», o «Escamudo» e a «Juliana»; nesta categoria serão classificados bacalhaus com pequenos defeitos de preparação ou de conservação, que não os tornem, contudo, impróprios para o consumo público ou muito notoriamente os inferiorizem no seu aspecto comercial.

Quanto aos tamanhos, os fardos de segunda qualidade conterão todos os considerados na primeira qualidade, mas por forma a que, na medida do possível, tenham uma composição equitativa.

Os defeitos de preparação e de conservação admitidos nesta categoria podem ser especificados da seguinte forma:

- a) Bacalhau com vestígios de amputações pouco extensas, para eliminação da pigmentação vermelha.
- b) Bacalhau ligeiramente «queimado», isto é, aquele que largue simplesmente a pele pela pressão digital (os

- peixes «queimados» mas que perderam a resistência nas suas fibras já não serão incluídos nesta categoria);
- c) Bacalhau com falta de sal de origem mas sem cheiros aliáceos apresentando aspecto rugoso, consistência de borracha e ligeira tonalidade cinzenta;
 - d) Bacalhau com excesso de sal de origem (aspecto de «ardido») apresentando superfície rugosa, consistência dura e tonalidade amarelo-palha;
 - e) Bacalhau com aspecto de deficiente lavagem, com restos de vísceras, sangue ou quantidade exagerada de sal à sua superfície no tipo de preparação «Branco» e ainda os que apresentem um escalamento incompleto num terço ou mais (tipo Labrador).

Terceira Qualidade — Sortido:

Peixes com os defeitos da categoria anterior mais acentuados, incluindo peixes partidos ou que sofreram rejeições parciais, mas que se não encontrem todavia impróprios para consumo público ou demasiadamente inferiorizado no seu aspecto comercial.

Quanto aos tamanhos, subordina-se esta categoria ao que fica indicado para a segunda qualidade.

Serão portanto classificados em «Terceira»:

- a) Bocados de bacalhau resultantes de rejeições parciais, até ao peso mínimo de 100 gramas;
- b) Peixes «Queimados» que se partem pela pressão, mas sem cheiros amoniacais;
- c) Peixes como «Falta de sal», mas sem reacção amoniacal.

Institucionalizava-se assim a venda do bacalhau em estado sanitário deficiente com todas as consequências inevitáveis para as classes mais desfavorecidas. Entrava-se no período das intoxicações em série como veremos a seguir.

Nos anos seguintes esta classificação pouco variou quanto ao estado sanitário, salientando-se apenas a variação do peso de cada peixe em cada tipo. Em 52 na classe superior, o peso mínimo era de 2 kg tendo este valor descido para 1,400 kg em 1963 para regressar aos 2 kg em 1972.

Nas classes inferiores regulamentou-se progressivamente a existência dos similares de bacalhau e alargava-se o conceito de «bacalhau em estado sanitário próprio para consumo»,

como por exemplo na classificação de 1952. Agora o Sortido de 2.^a era assim definido:

«Neste tipo será classificado o bacalhau de qualquer tamanho, com certos defeitos de preparação ou conservação que embora o inferiorize comercialmente, não o tornam impróprio para consumo, bem como o bacalhau com as características do miúdo, mas de peso inferior a 300 gramas.

Poder-se-ão pois classificar em sortido de 2.^a, exemplares do tipo «Crescido», «Corrente» ou «Miúdo», com os seguintes defeitos de preparação ou conservação:

- a) Bacalhaus com vestígios de amputações pouco extensas;
- b) Bacalhaus ligeiramente «queimados», isto é, que larguem simplesmente a pele pela pressão digital (os peixes «queimados» que perderam a resistência das suas fibras já não serão incluídos nesta categoria);
- c) Bacalhaus com falta de sal de origem mas sem cheiros aliáceos, apresentando aspecto rugoso, consistência de borracha e ligeira tonalidade cinzenta;
- d) Bacalhaus com excesso de sal de origem (aspecto de «ardido») apresentando superfície rugosa, consistência dura e tonalidade amarelo-palha;
- e) Bacalhaus deficientemente lavados, apresentando-se com restos de vísceras, sangue ou quantidade exagerada de sal à superfície (no tipo de preparação nacional) e ainda os que apresentem um escalamento incompleto num terço ou mais (tipo Labrador).»

Quanto ao Sortido de 3.^a a situação era ainda pior.

«Compreenderá este tipo, todos os peixes com defeitos de preparação e conservação indicados na classificação do «Sortido de 2.^a», mais ainda acentuada, incluindo ainda peixes partidos ou com amputações parciais, mas que não se encontrem, todavia, impróprios para consumo público ou excessivamente inferiorizados no seu aspecto comercial. Incluirá ainda os exemplares de «Alecrim», com defeitos de preparação e conservação e aqueles, que embora sem defeitos, pesem menos de 300 gramas.

Classificar-se-ão portanto em «Sortido de 3.^a», os exemplares com os seguintes defeitos:

- a) Bocados de bacalhau resultantes de rejeições parciais até ao peso mínimo de 100 gramas;

- b) Peixes «queimados» que se partem pela pressão, mas sem cheiros amoniacais;
- c) Peixes com «falta de sal» mas sem reacção amoniacal;
- d) Os «Alecrins» e congéneres com defeitos de preparação e conservação e os que pesem menos de 300 gramas, embora sem defeito. (Circular da C.R.C.B., 1-51/52).

Ainda em 1972 o conceito lato de «bom para consumo» era regulamentado pela circular 1-72/73 da C.R.C.B. da seguinte forma com respeito ao sortido de Segunda:

- Com escala que inferiorize a consistência ou o aspecto comercial do produto;
- Ligeiramente «queimado» e as fibras musculares com perda de consistência;
- Com resultados de excesso de sal a bordo, aspecto de «ardido», superfície rugosa, consistência dura e tonalidade «amarelo-palha»;
- Com resultados de sal a bordo, superfícies rugosas consistentes e sem cheiros aliáceos;
- Com resultados de deficiência de lavagem, restos de sangue, vísceras, ou quantidades exageradas de sal superficial;
- Com vestígios de amputações pouco extensas.

Enfim no «Sortido de Terceira» acentuavam-se as características do bacalhau «Sortido de Segunda» mas mais acentuadas, nomeadamente:

- 1 — Os que estejam «queimados» e se partam facilmente pela pressão digital, mas sem cheiros amoniacais;
- 2 — Resultantes de falta de sal, mas sem cheiros amoniacais e que não apresentam predisposição para se tornarem impróprios para consumo público (Circular 1-72/73, C.R.C.B.).

3 — Condições sanitárias de consumo

Convém agora aqui desenvolver um pouco o aspecto sanitário com que o bacalhau era distribuído e consumido.

Vimos que para as classes superiores a selecção era obviamente mais rigorosa, mas que nos outros tipos se acei-

tava que fosse vendido peixe com um vasto conjunto de defeitos de preparação e conservação.

Estes defeitos são em resumo os seguintes:

- a) falta de sal
- b) empoado
- c) rouge
- d) furunculose dos pescadores

a) *Falta de sal*

A falta de sal prejudica a desidratação, de forma que o peixe fica mole pela fraca consistência das fibras musculares.

O bacalhau nestas condições conhece-se por palpação, ficando marcadas as impressões digitais, pela pressão.

Num trabalho da Comissão Reguladora de 1944 podemos ver quão grave pode ser a falta de sal.

«Assim todos nós conhecemos os termos de “bacalhau com falta de sal”, “bacalhau cheirão” e de “bacalhau borracha” ou bacalhau “soleque”.

É igualmente do conhecimento de todos os que se ligam à indústria bacalhoeira, que àqueles termos correspondem peixes exalando cheiros aliáceos (semelhantes ao do alho), por vezes amoniacaís, e que, nos casos em que os factos mais se acentuam, os mesmos peixes são bastante mal saborosos quando cozinhados.

A observação microscópica de cortes, a partir de exemplares com falta de sal, revelando-nos elementos corados de amarelo, é melhor definida pelos exames em culturas, de coccus (micróbios esféricos), que se agrupam em forma de staphylococcus.

Graças à acção liquefaciente do staphylococcus e ainda ao conhecimento tido do seu ciclo vegetativo (oito dias) podemos agora relacionar estas propriedades com o fenómeno por vezes verificado nas pilhas de peixe formadas nos armazéns das secas, mormente em certas condições de preparação do tipo amarelo.

Com efeito, é do conhecimento geral o uso existente nas secas em se lavarem grandes porções de peixe, nos dias em que o mau tempo de chuvas não permitia a exposição nas mesas.

Assim, desembaraçando-se grandemente o peixe do sal que o impregnava e recobria, e, dada a elevada percentagem de água que então encerram ainda os tecidos, poderemos

assistir ao desenvolvimento dos staphylococcus se naquele estado de coisas o peixe se mantiver nas pilhas, oito ou mais dias.

Aqui reside a explicação da observação corrente em que o peixe naquelas condições adquire uma espécie de «goma» que conduz à alteração do produto, podendo mesmo dizer-se à chamada putrefacção superficial.

As pesquisas bacteriológicas efectuadas têm explicado a hidrólise produzida pelos micróbios proteolíticos, staphylococcus em particular, que, graças à secreção de um enzima proteolítico, ataca as substâncias proteicas mesmo nos limites de temperatura vizinhos de 10° C.

Por um lado, é certo ter-se notado que as colónias puras de staphylococcus não provocam geralmente uma corrupção notável na carne do peixe.

Mas por outro lado, na natureza dos produtos solúveis microbianos figuram alcalóides tóxicos retirados de culturas puras de staphylococcus pyogenes, e a que se deu o nome de ptomaínas»⁽³⁾.

b) Empoados

O empoado é uma infecção micósica do bacalhau provocada essencialmente pelas poeiras e que se apresenta sob a forma de pequenas colónias geralmente de cor amarela ou amarela acastanhada. Os agentes produtores da alteração são um grupo de bolores que se desenvolvem em ambientes quentes, pouco arejados e húmidos. Se bem que na generalidade estes agentes não modifiquem numa primeira etapa as proteínas do bacalhau, quando os micélios penetram a distância, podem transformar as substâncias azotadas em amoníaco. Ora a profundidade que atingem estes agentes é sobretudo função do tempo de acção. Apesar destes factos não se impedia a Comissão Reguladora de pretender que o «bacalhau empoado» só deverá ser rejeitado do consumo, quando, «tratando-se de um empoado velho "empoados negros" em que os micélios penetram nos tecidos estendendo-se à distância, se aperceba bem o cheiro nítido a bolor, misturado com o amoniacal ou que a análise laboratorial considere impróprio para

(3) Interpretação de certos acidentes manifestados em peixes com falta de sal, Circular n.º 8 43/44 CRCB.

consumo pela espécie encontrada ou por haver associação de fungos com bactérias putrificantes»^(*).

No entanto num documento confidencial a verdade apresentava-se de modo bem diferente.

«Encontra-se o empoado em todas as qualidades de bacalhau seco manifestando-se pela presença sobre eles de um pó muito fino cinzento, branco ou amarelado, apenas perceptível no princípio e mais grosseiro na continuação do mal.

A consistência da carne, a cor e a firmeza das camadas musculares não se alteram no primeiro período e é necessária grande prática para diagnosticar então o empoado.

Mais tarde a carne torna-se azulada, amarelada ou negra, amolece e as fibras começam a desfazer-se com facilidade. Contudo, se os bacalhaus forem conservados num local seco verifica-se a mudança de cor.

Quando a alteração é antiga, predomina a cor azulada, amarelada ou acastanhada na carne, sobretudo ao longo da espinha e extremidade anterior, e o pó, mais abundante, assemelha-se a tabaco moído. Nota-se o mesmo pó, sobre a pele, esta destaca-se em alguns pontos, com facilidade, mostrando uma carne viscosa que se desagrega e o bacalhau exala um cheiro fétido.

Estas alterações desenvolvem-se com certa lentidão, todavia, aparecem com mais rapidez quando o meio em que o bacalhau se encontra é húmido e quente.

A ingestão de bacalhau empoado que não mudou de cor nem no exterior nem no interior, estado, repito, difícil de apreciar, é inofensiva.

Logo que o bacalhau empoado passa a mudar de cor, embora a consistência da carne se mantenha, a sua ingestão pode provocar sede, sobressaltos do coração, erupções e pequenas perturbações.

Avançando a alteração, torna-se perigoso comer o bacalhau pois podem surgir lesões internas, intoxicações e mesmo envenenamentos generalizados.

Daqui resulta que os bacalhaus empoados, sobre os quais se não reconhece, a não ser a custo, a invasão bacteriana, que mantém a cor normal, consistência vulgar e pele aderente ao corpo, podem ser admitidos para o consumo público.

Todos os outros bacalhaus, alterados na consistência muscular, na cor, na aderência da pele ao corpo, ou que apresen-

(*) Relatório sobre o «bacalhau empoado» do Laboratório da CRCB — 24 de Abril de 1954.

tam o pó da cor da borra de café, devem ser absolutamente considerados impróprios para consumo público.»⁽⁵⁾

c) *Rouge*

O «rouge» é uma alteração de origem microbiana com tendência para se localizar nas extremidades cefálicas e ao longo da espinha. O nome provém do facto de as bactérias em causa segregarem um pigmento vermelho cuja tonalidade vai desde o vermelho claro à cor de tijolo. Estas bactérias encontram-se geralmente no sal e em particular no sal marinho. Para a evitar basta esterilizar o sal por meio de aquecimento, durante 30 minutos à temperatura de 100° C ou esterilizar por meio de produtos químicos. Na ausência de tais medidas o sal embarcado nos navios ia sempre contaminado. Um relatório de 1956 mostrava que de facto todos os navios levavam sal contaminado.

Sendo a secagem do bacalhau em Portugal feita por exposição ao ar e não por estufas como já era corrente no princípio do século nalguns países, era certo que o bacalhau se apresentava quase sempre contaminado. Como o sal não era esterilizado, todo o bacalhau era susceptível de conter «rouge». Estes problemas não eram de fácil resolução se o objectivo era produzir bacalhau salgado-seco. Consumir bacalhau em boas condições higiénicas no fundo só era viável através da sua congelação, mas como vimos só no final do período que estudamos tal técnica começou a ser utilizada entre nós.

A única solução utilizada era a de proceder a tratamentos de «beneficiação», largamente divulgados pela Comissão Reguladora junto dos armadores.

Utilizava-se então o ácido sulfuroso e um produto denominado coperite com o qual se desinfectavam os armazéns e navios. Mas no bacalhau propriamente dito, procedia-se a raspagem, lavagem ou mesmo a amputações das partes infectadas.

«Havendo no comércio de bacalhau sistemas de classificação tendentes ao maior aproveitamento de zonas que mostrem perfeito estado de salubridade (existem para tal classificadores de «sortidos» e de «bocados») para bem da economia

⁽⁵⁾ Relatório sobre o «bacalhau empoadado» da Intendência Geral dos Abastecimentos, 1954.

nacional e do público em geral deve ser avisada a C.R.C.B., que prontamente agirá no sentido de uma beneficiação ou aproveitamento parcial por intermédio dos seus serviços técnicos sempre que ao inspector sanitário se apresentem:

— exemplares que embora possuidores de rouge do 2.º tipo mostrassem que esta alteração não invadia totalmente as suas superfícies, e peixes em que apenas certas zonas facilmente delimitadas tivessem entrado em putrefacção.» (6)!!!

d) furunculose dos pescadores

Uma outra causa da corrupção do bacalhau apenas mencionada no trabalho 61 do IV Congresso Nacional de Pescas era a furunculose dos pescadores, doença muito frequente tanto nos pescadores como no pessoal das secas. Como solução, dizia o autor deste trabalho que se devia promover o uso de luvas — na prática impossível de aplicar pela dificuldade dos movimentos a realizar sobretudo na escala ou então «afastamento do serviço de todos os doentes com lesões». Neste caso a solução era mais inviável pois a bordo só em casos muito graves se podia «dar baixa» por doença.

De um relatório (7) sobre a aplicação das normas de higiene difundidas pela Comissão Reguladora elaborado em 1941 extraímos algumas passagens que dão bem a ideia da situação.

«Está provadíssimo, mas não por todos compreendido, que o bacalhau requiere inúmeros cuidados desde que sai da rede ou do anzol, até chegar à mão do consumidor. É portanto, uma mercadoria delicada, embora não pareça, dada a popularidade do seu consumo.

Se assim é, não se compreende que certas regras de higiene se não pratiquem ainda nos navios destinados à pesca do bacalhau.

Durante a visita de inspecção aos secadoiros do País, tivemos ocasião de verificar que muitos defeitos do peixe foram adquiridos a bordo, pelo facto dos porões não terem sido convenientemente lavados e desinfectados.

Até houve um navio que foi para os bancos com as águas negras e pútridas da safra anterior, que lhe avariaram grande parte do carregamento! (8)

(6) Inspeção sanitária do bacalhau, s/d.

(7) David, Júlio Ferreira, 1941.

(8) *Idem*, p. 3.

A operação de lavagem, porém, é que, na generalidade, deixa muitíssimo a desejar.

Nas mesmas tinas, que, na maioria dos casos, não foram lavadas nem desinfectadas, pior ainda, nas mesmas águas luridas e asquerosas é lavada grande quantidade de peixe, quer tenha rouge ou não!

Conviria, pois, lavar em água corrente ou, pelo menos, mudar constantemente a água, e não lavar conjuntamente peixe são com peixe atacado de rouge.

A mecânica da lavagem, tal como a vimos praticar, é condenável. Nos secadoiros em laboração vimos lavar o peixe com movimentos de vaivém das escovas, como quem lava sobrados!

Ainda se ignora que, para não esfolar o peixe, é necessário que a escova corra exclusivamente num sentido, da cabeça à cauda.

Falar no uso das luvas, julgamos que é pregar no deserto.» (°)

Num relatório também de 1941, se bem que houvesse firmas laborando de forma a produzir um bacalhau sem «rouge» nem empoado a maioria era descrita desta forma:

«O primeiro que vimos — naquele secadoiro — tem mau aspecto quer o verde, quer o seco. O bacalhau, de modo geral, está mal sangrado e há muito verde que tem rouge.

O seco tem menos, aparentemente, porque, como foi lavado, a cor característica desapareceu, mas o mal já lá ficou e dentro de algum tempo se evidenciará, se não tiver consumo imediato.

Há também muito peixe manchado de verde escuro, quase negro, devido à acção das águas lodosas e pútridas que o navio levou para o banco nos vãos de caverna...»

«O peixe verde que vimos e que ainda não foi lavado, tem muito rouge; o que foi lavado apresenta menos.

O que está na ressalga tem melhor aspecto. Mas todo o peixe virá a sofrer dentro de algum tempo os efeitos do rouge, consequência do mau tratamento a bordo, dos precalços sofridos pelo navio e pela mercadoria na sua descarga e condução à seca, e até da duvidosa qualidade do sal...»

«No armazém de peixe verde há muito mau cheiro. Nota-se incúria e falta de asseio. Havia um monte de caras no pavimento de madeira, onde a salmoira fazia poça, todo o peixe tem rouge e está mal salgado. Nenhum foi sangrado. O seco tem mau aspecto...»

(°) *Idem*, p. 10

«Em geral, em Aveiro, o pessoal empregado nos secadoiros é inferior em número ao normal.

Também ali se entende que não há inconveniente em que o peixe verde apanhe chuva, quando exposto nas mesas. Os inconvenientes são manifestos: o peixe decompõe-se facilmente, sobretudo se mediar algum tempo entre o dia de chuva e aquele em que o peixe voltar às mesas.

O bacalhau aquece na pilha e cria uma espécie de goma, que provoca a decomposição.

Por vezes tentam acudir-lhe com uma nova lavagem e ressalga.

Peixe naquelas posições deve ser considerado refugo e dos piores, porque tem mau cheiro.»⁽¹⁰⁾

Parece-nos desnecessário prolongarmos mais os exemplos da forma como era preparado o «fiel amigo». Sobre o estado sanitário em que era posto à venda também não restavam dúvidas que o bacalhau à excepção dos tipos superiores não se apresentava regularmente de forma a garantir que o consumidor adquirisse um produto de boa qualidade. Era frequente, até pelo menos ao 25 de Abril, que a cura fosse incompleta com o fim de o bacalhau pesar mais, já que não se lhe dava o tempo necessário para secar completamente. Lembremos ainda que entre o momento em que o bacalhau saía das secas e o momento em que era consumido se passava um período de tempo que podia atingir vários meses. As condições de armazenagem e de transporte eram deficientes. Enfim não se alertando o povo para os riscos que corria ao consumir bacalhau raspado, «beneficiado» ou amputado, salvo em alturas de verdadeira catástrofe, as entidades responsáveis permitiam o consumo daquilo que sabiam não ser um produto aconselhável numa alimentação correcta.

Mas não havendo alternativas — peixe fresco, carne, leite, etc. —? o silêncio era mais que justificado...

As intoxicações alimentares provocadas pelo bacalhau estragado eram assim em grande número. Provavelmente a mais importante intoxicação colectiva ocorreu no Porto em Junho de 1952, com refeições fornecidas pelos Serviços de Assistência Social da Legião Portuguesa! Foram então fornecidas em 21 de Junho, 1118 refeições (grão-de-bico ou feijão frade com bacalhau desfiado passado em ligeira fervura, azeite, vinagre, sal, salsa e cebola) à Cadeia Civil do Porto, Serviços Municipalizados do Gás e Electricidade, Refinaria Angola,

⁽¹⁰⁾ *Idem*, pp. 1, 3, 7 e 8.

Têxtil Artificial do Porto, Casa Ferreirinha, Escovaria do Norte, Albergue da Ponte da Pedra e Refeitório de Massarelos. 80 % dos comensais ou seja cerca de 900 pessoas ficaram intoxicadas apresentando dores de cabeça, vômitos e diarreia sanguínea ⁽¹⁾).

Ora o bacalhau que causou esta intoxicação foi analisado no Instituto Superior de Higiene Dr. Ricardo Jorge e o boletim de análise n.º 23.628 de 9 de Agosto que a ela se referia pretendia: «Amostra constituída por 4 bacalhaus pequenos, apresentando bons caracteres organolépticos: carne consistente e bem seca, fibras musculares amarelo-palha, perfeitamente normais, pele e barbatanas bem aderentes, cheiro normal. Depois de remolhado em água e cozido o produto apresentava também caracteres organolépticos normais.

Prova biológica: Dado o produto em cru e depois de cozido, a ratinhos brancos, estes não apresentavam quaisquer sintomas de intoxicação.

Conclusão: *Produto normal, insuspeito de alteração.*»

Em 31 de Julho o Laboratório da C.R.C.B. também já tinha pretendido o mesmo.

Mas como diz o relatório interno da C.R.C.B. «surgiu porém o imprevisto»! Análises feitas na Faculdade de Farmácia do Porto (boletim n.º 49.129 de 13 de Agosto) mostravam que: «Todas as amostras apresentavam sinais de alteração sendo esses sinais mais evidentes nas amostras do bacalhau cortado e em especial no «nacionalizado». — Esses sinais consistiam em zonas avermelhadas com consistência um pouco viscosa, de cheiro desagradável e em alguns nauseabundo. — Os sinais químicos de alteração observados nas porções suspeitas foram as seguintes: elevação do ph do macerado feito em água destilada; reacção do Weber e a presença do ácido sulfídrico e de amoníaco. — Em todas as amostras os resultados foram positivos e mais ou menos acentuados. — nas porções suspeitas encontraram-se bastantes bacilos de Gram positivo, esporulados e estafilococos. — Não se encontrou qualquer bactéria do tipo das salmonelas, do coli nem do proteus. Conclusão: Os resultados obtidos indicam que o bacalhau sofreu a alteração que é vulgar no bacalhau mal seco e mal conservado, designada vulgarmente por «alteração do bacalhau vermelho». A flora que se desenvolve neste género de alteração é muitas vezes causadora de toxi-infecções que podem apresentar carácter grave, quando esse alimento é ingerido

⁽¹⁾ Relatório da CRCB sobre intoxicações alimentares, 1952.

sem uma prévia cozedura. — No caso presente é de presumir que o estafilococo encontrado tenha sido o principal causador das gastro-enterites provocadas.» ⁽¹²⁾

Afinal o bacalhau sempre estava estragado, como aliás já tinha acontecido em circunstâncias idênticas em 1946 e 1949. Em Setembro de 1942 em Riba de Ave os operários de uma fábrica de tecidos ficaram também intoxicados com bacalhau que comeram na cantina da fábrica tendo dois deles falecido.

Muitos outros casos ocorreram sobretudo até aos meados dos anos 60, mas a sua contabilização é difícil já que a imprensa só esporadicamente era autorizada a noticiar os casos colectivos ou individuais.

Mas o mau estado higiénico em que o bacalhau chegava à mesa do consumidor para além dos inconvenientes citados era ainda causa da degradação do seu valor alimentar, que reside essencialmente na presença de proteínas.

Com efeito as gorduras apenas existem em pequena quantidade, não tem hidrato de carbono e a quantidade de vitaminas é muito reduzida.

Note-se que este valor proteico elevado resulta simplesmente de o bacalhau salgado seco ter perdido grande parte de água, pelo que pode apresentar cerca de 34 % de proteínas quando a percentagem de humidade for reduzida para cerca de 40 %.

Quando fresco o bacalhau apresenta 16 a 18 % de proteínas com 80 a 82 % de humidade, ou seja valores semelhantes aos do carapau.

A percentagem elevada de proteínas resulta do facto de o bacalhau consumido ser um produto de certa forma «concentrado». Em si tal facto não é propriamente criticável se o

	% Humidade	% Proteínas	Mg % Vit. B ₁	Mg % Vit. B ₂	Mg % Vit. PP.	Mg % Vit. C.
Bacalhau fresco (1) ...	80 a 82	16 a 18	0,08	0,16	2	2
Carapau (2)	75,9	20,5	0,09	0,15	1,5	0,8
Bacalhau salgado seco (3)	42,6	34,71	0,06	0,17	1,2	0

Fontes: Malaurie, Jean, 1969 (1); Ferreira, Gonçalves F. A., 1951 (2); Ferreira, Gonçalves F. A., 1953 (3).

⁽¹²⁾ *Idem.*

processo de concentração fosse correctamente aplicado e o produto consumido sempre em condições higiénicas boas. Mas como estas duas condições não eram em geral observadas, parte das proteínas decompunha-se e dava origem a substâncias de degradação na quase totalidade desprovidas de valor alimentar⁽¹³⁾.

O Dr. Gonçalves Ferreira dizia mesmo em 1953 que: «Nas condições normais ou correntes, o peixe até chegar ao estado de secagem em que é armazenado ou posto à venda sofre sempre ligeira decomposição, pelo que o seu teor de proteínas é na realidade mais baixo do que o indicado.

Das determinações realizadas conclui-se que o valor real das proteínas, ou seja, o valor que se obtém fazendo a correcção correspondente ao azoto não proteico, é inferior em cerca de 8 a 10 % no bacalhau bem preparado e bem conservado e em cerca de 15 a 20 % no que sofreu deterioração acentuada.»⁽¹⁴⁾

A estas reduções do valor real das proteínas devemos ainda juntar uma nova via de empobrecimento resultante do modo como este produto é consumido. Quando submetidas a temperaturas superiores a 56 graus as proteínas sofrem um endurecimento e alteram-se⁽¹⁵⁾.

Assim o bacalhau deveria ser consumido sem ser cozido verdadeiramente. Tal processo no entanto traria consequências bem graves, pois como vimos a cozedura era uma forma de esterilização, único meio de evitar as intoxicações. Quando a temperatura é ainda superior, caso dos pastéis de bacalhau preparados em óleo ou azeite ferventes a 190 ou 200 graus, as proteínas degradam-se ainda mais e as poucas vitaminas são em geral destruídas.

Em resumo podemos dizer que o bacalhau fresco é um peixe que constitui um alimento de igual valor ao de outras espécies mas que salgado e seco perde grande parte das suas qualidades alimentares.

O valor proteico elevado do bacalhau salgado seco resulta da redução do grau de humidade quando da sua secagem, mas este processo de conservação por seu lado não só degrada o seu valor alimentar como não impede a sua decomposição. Não será por estas razões que o bacalhau salgado seco desapareceu da alimentação dos países mais desenvolvidos, em par-

⁽¹³⁾ Ferreira, F. A. Gonçalves, 1953, p. 21.

⁽¹⁴⁾ *Idem*.

⁽¹⁵⁾ Malaurie, Jean, 1969, p. 57.

ricular a partir do fim da II guerra mundial, permanecendo apenas nos países do terceiro mundo ou nos mais atrasados da Europa?

O que é certo é que a margem de segurança dada pela preparação era muito pequena. Aliás mesmo quando o bacalhau era posto em circulação em bom estado para ser consumido, acontecia que devido a curas mal feitas o seu período de conservação podia não ultrapassar uns 4 meses. Permanecendo húmido, por a cura ter sido imperfeita, a sua deterioração era assim muito rápida. Conservado nos retalhistas sem as devidas precauções e transportado sem cuidados, o «fiel amigo» passava facilmente a ser o «fiel inimigo».

4 — O significado do bacalhau na alimentação

Vejamos agora a importância do bacalhau na alimentação do povo português, tomando em consideração os valores deste produto entregue para consumo tanto da produção nacional como adquirido no estrangeiro e posteriormente a sua distribuição pelo país. O gráfico 4 mostra a evolução da quantidade de bacalhau salgado seco entregue para consumo desde a criação do organismo corporativo até à campanha de 1967/68, altura que marca o apogeu da produção nacional.

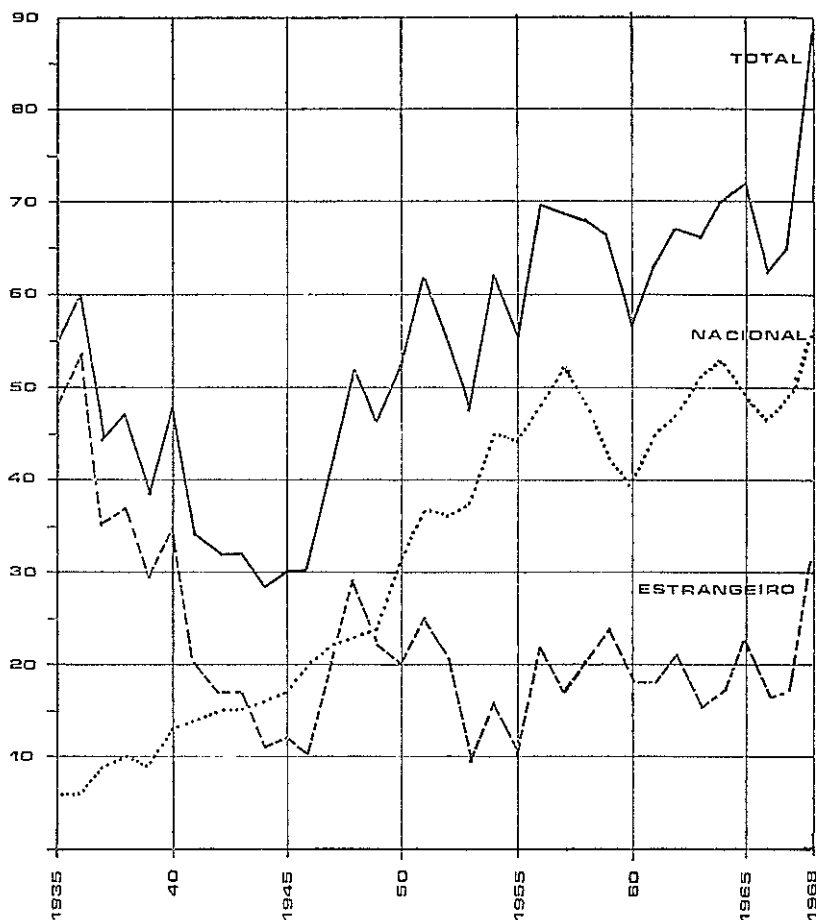
Quanto ao total entregue para consumo podemos considerar 2 etapas principais. A primeira vai até ao fim da II Guerra e é caracterizada por uma diminuição praticamente contínua da quantidade de bacalhau disponível para consumo. O total transaccionado passa com efeito de cerca de 60.000 toneladas para apenas 30.000. Esta diminuição deve-se à redução das importações que passam de 49.000 toneladas para apenas 10.000. A produção nacional se bem que tendo aumentado cerca de 3 vezes entre 1934/35 e 1945/46 não pode contrabalançar a queda das importações, pois partiu de valores extremamente baixos, apenas 6.000 toneladas em 1934/35.

A partir do fim da II Guerra assistimos até aos meados dos anos 50 a uma recuperação das quantidades entregues para consumo até atingirem valores semelhantes aos dos anos 1934 e 1935, continuando posteriormente a assistir-se a um aumento destes valores, até à campanha de 1967/68. Este aumento foi marcado no entanto por uma certa instabilidade devido à variação da produção nacional que mostrou dois períodos de pesca deficientes em particular nos anos 57, 58 e 1959 e posteriormente 1964 e 1965. Tendo-se mantido as importações a um nível estacionário entre 1955 e 1966, é com-

GRÁFICO 4

Quantidade de bacalhau seco entregue ao consumo

TON.1000



Fonte: C. R. C. B.

previsível que as quantidades do bacalhau distribuído mostrassem duas quebras consideráveis em 1959/1960 e 1965/1966.

De qualquer modo e resumindo, podemos afirmar que as quantidades de bacalhau entregue para consumo aumentaram em geral desde o fim da II guerra até 1967/1968 e que

esta variação deve-se essencialmente ao aumento da produção nacional.

Quanto ao consumo *per capita* evidentemente que também assistimos a uma baixa em particular durante o período da II guerra com valores mínimos de capitação de 3,8 kg e a um aumento gradual até valores da ordem dos 8 kg.

Mas mais importante que o valor de capitação a nível nacional é a distribuição por distritos. Com efeito estes valores variam consideravelmente do interior para o litoral, das áreas agrícolas para as industriais e do campo para a cidade⁽¹⁶⁾. Tal facto é representado no mapa seguinte referente à campanha de 1955/1956. Assim enquanto que no distrito de Beja, Castelo Branco, Guarda, Portalegre e Faro o consumo não ultrapassava os 3 kg por habitante, os distritos de Lisboa e Porto ultrapassavam os 16 kg.

Esta variação é ainda mais sensível nas zonas rurais onde o consumo por vezes não atinge sequer 1 kg e as zonas industriais urbanas, onde ultrapassavam os 20 kg.

Por exemplo: os aglomerados urbanos do Porto, Lisboa, Braga, Coimbra, Bragança, Viana do Castelo e Aveiro ocupam as primeiras posições na escala de consumo logo seguidas das áreas de forte industrialização como Espinho, São João da Madeira, Vila Nova de Famalicão, Marinha Grande, Cascais, Loures, Gondomar, Maia, etc. Por outro lado nos concelhos de Crato, Fronteira, Marvão, Niza, Tabuaço, Tarouca, Odemira, Freixo-de-Espada-à-Cinta, Torre de Moncorvo, Vila Viçosa, Aljezur, Figueira de Castelo Rodrigo, Sabugal, Ancião, consumiam-se cerca de 500 gramas de bacalhau por ano e por habitante⁽¹⁷⁾.

Note-se que estes valores são deformados pelo facto do raio de acção dos armazenistas poder ultrapassar os concelhos onde estão instalados. Ver por exemplo Gaspar J., *A Área de influência de Évora. Sistema de funções e lugares centrais*. Memórias do Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, 1972.

No entanto parece poder afirmar-se que o consumo do bacalhau no que se refere à quantidade não era uniforme por todo o país, sendo um produto de pouco significado nas áreas mais pobres.

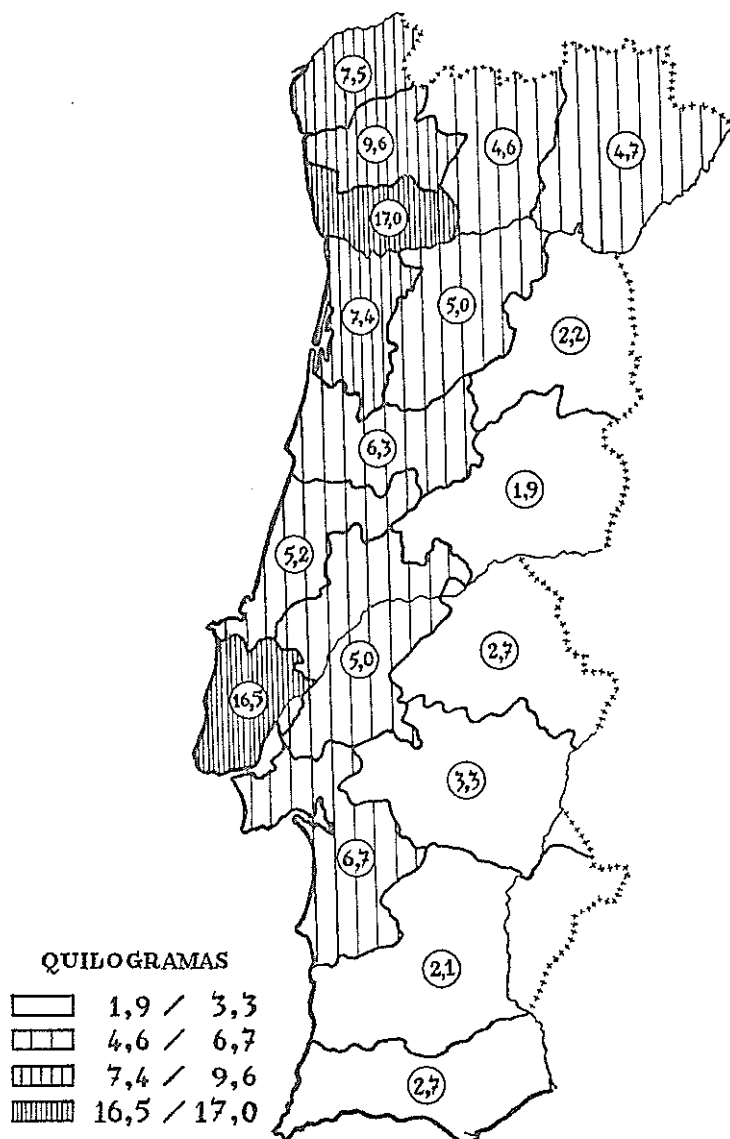
Tudo se passa como se o bacalhau fosse um produto essencialmente consumido pelos cidadãos e proletariado industrial enquanto que a população rural adoptava este ali-

⁽¹⁶⁾ Ver Coimbra, Jorge Bebian, 1958.

⁽¹⁷⁾ *Idem*.

MAPA 3

*Capitações do consumo por distritos
(Campanha de 1955/56)*



Fonte: Coimbra, Jorge Bebiano, 1958.

mento de forma pouco significativa do ponto de vista da quantidade.

Por exemplo 2 kg de bacalhau por ano consumido em hipotéticas refeições de 100 gramas deste produto, apenas permite fazer 20 refeições ou seja menos de 2 refeições de bacalhau por mês. Isto como dissemos se tomarmos apenas em consideração a quantidade, já que, sabendo nós que a quantidade por refeição era portanto inferior, o bacalhau acabava por aparecer bastantes mais vezes na dieta alimentar mesmo nas áreas rurais. No interior do país acontecia porém em certas épocas que o bacalhau fosse substituído por peixe seco importado de Cabo Verde que era vendido mais barato, por sardinha ou carapau seco.

Paradoxalmente formou-se entre nós um dicionário de culinária referente ao bacalhau, sem igual na história da gastronomia portuguesa. Se perguntarmos a qualquer dona de casa como preparar este peixe a resposta cairá fatalmente em meia dúzia de receitas, «Bacalhau à Braz», à «Gomes de Sá», em pastéis, cozido, assado ou arroz de bacalhau. Um trabalhador rural prepara-o da forma mais corrente que é o «bacalhau desfiado» em quantidade que não ultrapassa as 50 gramas, caldo de bacalhau, cru, ou assado nas brasas. Estas parecem-nos ser na verdade as receitas correntemente utilizadas. Em todas elas, à excepção por vezes do bacalhau cozido ou assado, as quantidades consumidas por pessoa são muito reduzidas, enchendo as pessoas a barriga com batatas que completam as preparações.

Nas revistas, livros ou secções de culinária dos jornais aparecem no entanto centenas de receitas, que nunca ninguém come. Numa compilação feita pela CRCB encontrámos mesmo algumas receitas de bacalhau perfeitamente fantásticas.

BACALHAU COM TRUFAS — Limpa-se de pele e espinhas o lombo de um bacalhau, passa-se por ovo batido, trufas picadas e pão ralado, deita-se em manteiga e azeite, que devem estar muito quentes, deixando-se estar até que fique dourada. Serve-se com molho branco juntando-se-lhe o resto das trufas picadas ⁽¹⁸⁾.

BACALHAU À RUSSA — Esmaga-se um pedaço de bacalhau a que previamente se tirou as espinhas. Faz-se um picado com miolo de pão embebido em leite, misturando bem com manteiga, treze gemas de ovo cozido, salsa, caviar, pimenta e

(18) *O bacalhau na cozinha*, s/d, p. 35.

sal. Coloca-se o bacalhau num prato de ir ao forno, misturando com uma chávena de natas e deixa-se alourar. Serve-se com batatas fritas ⁽¹⁹⁾.

BACALHAU A «MAITRE D'HOTEL» COM MARISCOS — Coze-se o bacalhau e divide-se em lascas; à parte, cozem-se vários mariscos: camarões, amêijoas, mexilhões, etc. Numa caçarola deita-se, conjuntamente, o bacalhau e os mariscos, tempera-se com manteiga, salsa picada, bastante sumo de limão e pimenta, levando, em seguida, ao lume e deixando ferver durante um quarto de hora, tendo o cuidado de mexer constantemente. Serve-se numa travessa, com batatas cozidas ⁽²⁰⁾.

A multiplicação das receitas imaginárias é um fenómeno cuja compreensão nos escapa. Talvez seja do foro da psicanálise! Como também o será a compreensão da forma como a sua existência e preço eram tratados na imprensa.

Com efeito na imprensa diária publicada durante todo este período apareciam regularmente notícias focando a falta deste produto no mercado. Também é verdade que a distribuição para consumo era apresentada com títulos eufóricos. A existência ou não do bacalhau tornou-se assim um tema, que jornal algum deixava de referir. Intimamente ligada ao consumo encontravam-se com a mesma frequência comentários ao custo. Parece-nos interessante notar a forma como eram apresentados os problemas de existência e preço deste peixe na imprensa. É certo que se encontra grande número de notícias, enunciando estes problemas de forma séria, acompanhadas de análises mais ou menos fundamentadas. No entanto, o mais frequente eram as notícias com um tom humorístico, sob forma de poesias, desenhos ou comentários.

Obviamente que os jornais humorísticos acarinhavam de modo particular este tema. São de *Os Ridículos* os desenhos que reproduzimos. No *Sempre Fixe* encontramos mesmo um concurso de definições da palavra bacalhau.

«O filho pródigo que foi e não se sabe quando voltará»; «Bacalhau...? Bacalhau...? ...ah! se a memória e os conhecimentos me não falham é o Volfrâmio Hidrófilo»; «Peixe que quando se pescava menos, o pobre comia mais, e agora que se pesca mais o pobre come menos»; «O fiel amigo... de Peniche».

⁽¹⁹⁾ *Idem.*, p. 32.

⁽²⁰⁾ *Idem.*, p. 24.

Enfim, para concluir, o primeiro prémio era atribuído à seguinte definição: «Peixe curiosíssimo semelhante à raia mas caracterizado por a coluna vertebral ser superficial. Não se localizou ainda o lugar da cabeça mas parece que não a tinha» (*Sempre Fixe*, 4/Dezembro/41).

CAPÍTULO V

O MITO DO BACALHAU

Não se cansou o Estado Novo de procurar por todos os meios criar à volta da pesca do bacalhau um discurso ideológico capaz de enquadrar, não só de forma positiva a sua actividade desenvolvida em particular através do Grémio, mas também criar uma imagem do pescador, «crente, valente e sofredor» e da sua posição em relação à indústria.

Este discurso ideológico será agora definido nos seus principais elementos sobretudo através dos textos publicados no jornal *O Pescador*. Esta publicação foi criada em Janeiro de 1939 como um suplemento mensal da *Revista da Marinha* com a colaboração da Junta Central das Casas dos Pescadores, dos Grémios dos Armadores da Pesca do Bacalhau e da Sardinha. Nela encontramos o essencial da propaganda do Estado Novo sobre este tema.

Um dos pontos mais importantes deste discurso consistia na necessidade do pescador ser corajoso. Evidentemente, que sendo as condições de trabalho extremamente perigosas por falta de uma política que procurasse diminuir os riscos inerentes à pesca à linha, era necessário contornar o problema, pondo a questão de segurança, como resultado da maior ou menor capacidade dos pescadores enfrentarem os perigos que corriam. Se porventura perdesse a vida no mar a culpa seria da sua falta de coragem! (*)

Quando houver perigo a bordo não tenhas medo;
se lutares pela salvação do teu navio também te
salvas.

(*) Os enquadrados que se referem foram publicados regularmente em todos os números do jornal *O Pescador* nos primeiros anos da sua publicação, razão pela qual não se refere explicitamente a data ou o número do jornal.

Num artigo intitulado «A Personalidade do Pescador» expunha-se o mesmo tema da seguinte forma:

«O pescador não é trabalhador de uma actividade passiva como tantos que na cidade prestam o seu aliás valioso concurso ao bem geral. Por exemplo: entre o alfaiate, o barbeiro, o sapateiro e o pescador há esta diferença — aqueles devem ser conscienciosos e perfeitos no seu trabalho. O pescador além da consciência profissional que deve constituir seu maior galardão, tem que ser valente. O pescador tímido, pusilânime ou perplexo, pouco vale. Deve ser a um tempo bom profissional e destemido ante as arremetidas do mar.» (JP n.º 70, 1944).

Mas se «faltasse a valentia» o pescador devia voltar-se para a religião. Num pequeno livro editado pelo Grémio em 1940 intitulado «Conselhos a um Pescador», dizia o autor:

«Como marinheiro dou-te como primeiro conselho: “teres crença e fé em Deus”. Sem fé Nele, sem crença na Sua divina misericórdia e bondade, não poderás passar com alegria esses seis meses de canseiras e saudades, não terás o confortável amparo nas horas de perigo ou de desalento. Mas, para teres a graça do Senhor, não é preciso passar as horas a orar de joelhos e mãos postas, é fazer por Lhe agradar cumprindo o dever de bom católico.

Trabalhar quando necessário, o trabalho só dignifica o homem, obedecer docilmente a quem tem o direito e o dever de mandar, ou seja para ti o piloto ou o capitão, não desejar nem sentir alegria com o mal alheio, antes pelo contrário ajudar o mais fraco, o que sofre ou o que por ignorância ou falta de entendimento não pode fazer o serviço tão bem como tu, repartir com o companheiro o pão e o conforto, dando-lhe coragem e palavras amigas nas suas horas de tristeza, em resumo cumprir o dever de marinheiro e de pescador, ser bom, leal e caritativo para o semelhante.

Na ocasião da tormenta, quando o vento assobia nas enxárcias e o mar arrebenta com fragor no castelo da proa, agrada mais a Deus aquele que não larga o leme atento à vaga e ao vento, obedecendo no seu posto à voz do capitão, a cumprir o seu dever de marinheiro e com o pensamento elevado ao Altíssimo, do que aquele que vai para a coberta chorar e rezar transido de medo.» (¹).

(¹) *Conselhos a um pescador*, 1940, pp. 4-5.

Esta maneira enviesada de pôr o problema da falta de segurança era também salientada no jornal n.º 7 num texto intitulado «Pescador, medita bem!»

Pescador; não temas o vento rijo e o mar encape-
lado, que a morte poupa os valentes.

Sê esforçado ao mar
Se queres fartura no lar.

Se queres ter peixe e boa sorte
Não temas o mar nem a morte.

Enfim como o problema da segurança dependia apenas da coragem de cada um lembrava-se no mesmo texto:

Mais homens se afogam no vinho que no mar.

Era pois necessário que o pescador fosse corajoso como também era necessário que só pensasse no trabalho. Que os métodos da pesca fossem rudimentares e fruto de uma política inadequada, passava para segundo plano, pois tudo dependia para o Estado Novo da vontade que o pescador tinha ou não de pescar.

Se não sabes apanhar peixe, como queres que o
teu salário seja grande?

Se queres ser um bom pescador pensa sempre e só
na pesca.

Quanto mais peixe o navio trouxer mais pão terás
no teu lar e mais alegria terão os teus filhos.

Tem sempre orgulho de ser um bom pescador; mas
procura ser sempre melhor ainda.

O teu lar, os teus filhos, a tua companheira, a tua
Pátria — já pensaste que só os podes servir de uma
maneira. Trabalhando!

Vive para o teu lar, para a tua pesca e para os teus
filhos.

Pescar muito, cada vez mais e melhor, deve ser o
teu fito e a tua divisa.

Mas se porventura, apesar de se faltar de trabalhar, os resultados não fossem de molde a fazer dele um proletário feliz então dizia o jornal:

Pescador, não desanimes se o teu companheiro fizer melhor pesca, confia em ti, pois não há corpo fraco quando a alma é forte. (JP n.º 70, 1944).

Pescador, não tomes o trabalho como um castigo, pois ele é a mais nobre e honrada ocupação do homem. (JP n.º 70, 1944).

Não te entregues a tristezas; se te apertar a saudade da família trabalha. Se te assaltarem as recordações da Pátria trabalha ainda! Trabalha sempre e faz-te alegre e tu verás que tudo te passará a correr bem! (JP n.º 60).

Se tal não fosse possível e que face à sua condição de explorado, o pescador pusesse o problema de outra maneira, a razão não seria a sua condição de explorado mas sim a sua compleição espiritual susceptível:

«O pescador pela sua compleição espiritual é mais susceptível de se deixar arrastar para os maus caminhos, do que a maioria dos seus irmãos, trabalhadores em terra. É que o pescador convive muito com o mar e pouco com os homens; vê o céu infinito e o mar sem limites — não pode ver bem, por isso mesmo, os vícios e as refalsadas mentiras humanas. Assim deve acautelar-se e desviar-se sempre, sistematicamente, de tudo o que lhe possa parecer capaz de o transviar.» (JP n.º 70, 1944).

Claro que as «refalsadas mentiras humanas» significam a consciência de classe. Aqui aparece o tema disciplina pela qual se procurava refrear qualquer «desvio»:

A melhor virtude do trabalhador e do soldado é a disciplina. Sê disciplinado em tudo: para com os teus superiores e para os teus colegas; nos teus compromissos, na família e na sociedade. A disciplina é a estrada que leva ao triunfo.

Respeita as hierarquias que quer dizer graus; assim, as tuas reclamações ao Grémio devem ser feitas só depois de as apresentares ao teu capitão. Depois deste, deves queixar-te ao armador; e só depois

deves recorrer ao Grémio, mas mesmo assim, por intermédio da tua Casa dos Pescadores.

O Grémio era sempre apresentado como o grande protector dos pescadores.

O Grémio é teu protector; se tens alguma queixa, dirige-te ao Grémio e fica descansado que ele te fará justiça.

O teu melhor amigo é o armador; ele pensa mais no teu bem-estar do que tu pensas.

Pescador confia nos teus dirigentes; segue os seus conselhos, pois são eles os teus melhores guias.

Nesta mesma perspectiva eram feitas as crónicas dos jornalistas que por vezes embarcavam nos navios da frota e que eram publicadas na Imprensa. Entre estes deve ser citado o nome de Jorge Simões que nos anos 40 ocupou um lugar de destaque como «especialista» da pesca do bacalhau. Em 1942 publicou mesmo um livro intitulado *Os Grandes Trabalhadores do Mar* logo premiado pelo SNI.

Nesta obra as más condições em que os pescadores trabalhavam são sistematicamente transformadas numa espécie de elegia ao homem do mar, onde o leitor acaba por ser mistificado.

As condições de produção neste sector da economia são assim apresentadas como uma espécie de destino trágico dos heróis nacionais, sofredores e humildes.

Com base neste livro foi realizado em 1944 uma longa metragem largamente difundida nos cinemas portugueses e das colónias. Tratava-se de uma produção da CINEDITORA, LDA. com realização de Fernando Garcia. Claro que a imprensa não regateou louvores a este filme que era apresentado nos folhetos de propaganda: *«Todo o heroísmo e abnegação dos humildes pescadores bacalhoeiros portugueses que, ano após ano, sofrem mil perigosas aventuras nos mares distantes e gelados da Terra Nova e Groenlândia!»* *«Um momento único no cinema português! Incêndio e naufrágio de um lugre bacalhoeiro perdido no nevoeiro negro!»* *«Milhões de escudos foram gastos neste filme sensacional».*

Um outro livro com o mesmo teor foi *A Campanha do Argus* da autoria de Allan Villiers publicado em 1951. Mesmo olhar, mesma maneira de tornar belo o sofrimento dos outros.

Allan Villiers teve em recompensa o privilégio de ver um navio da frota com o seu nome. Aliás durante o Estado Novo praticamente todos os navios tinham nomes de santos ou dos próprios armadores como por exemplo: *Sotto Mayor*, *Luísa Ribau*, *Vasco d'Orey*, etc.

A SNAB preferiu dar aos seus navios nomes de navegadores portugueses que exploraram o Ártico. No princípio do século ou mesmo no século passado estes nomes eram um pouco mais evocadores — *Gazela*, *Gamo*, *Neptuno*, *Argus*, *Creola*, *Voador*, *Navegador*, *Tetis*, *Sereia*, *Tartaruga*, *Tristão*, *Espadarte*, etc., etc.

O jornal *O Pescador* publicava também no seu início contos onde era realçado o papel protector do Grémio. Porque são relativamente curtos e com uma linguagem altamente significativa do que acabamos de expor, atrevemo-nos a reproduzir um desses contos publicados no número 7 de 1939.

*O aniversário de Julito
ou a nova mentalidade do pescador*

Ficava-lhe na verdade, mesmo bem, mesmo a pintar, o fardamento que Julito envergava, e que sabia envergá-lo com graciosa imponência infantil, que até parecia fazê-lo mesmo travesso.

A mãe, com os olhos sempre cheios de imagem do filho, ciciava ao marido: «Já reparaste que ao nosso filho lhe fica tão bem o fardamento? Até parece mesmo um homem!...

Menos entusiasta, no seu espírito de homem sensato, o pai limitava-se a dizer «que sim», que realmente lhe não ficava mal a farda.

E aquela criança, nesse lar de pescador, representando para a mãe a mais promissora e risonha esperança, para o pai já uma afirmação presente. Quando o via ostentando garbosamente a farda da Mocidade, ela era, aos seus olhos, a encarnação de um mundo novo, do mundo de hoje, e de um ideal que lentamente lhe fora conquistando o coração e empolgando a alma.

Júlio da Conceição, a quem os colegas, no seu baptismo de bacalhau, haviam chamado o «Socairo», na velha usança de bordo, de se atribuírem alcunhas tiradas de nomes de coisas da vida do mar e da profissão, era um homem, para a espécie de mister que tinha, dispondo de um certo grau de discernimento, fora no seu passado um revoltado que, vítima da influência do momento histórico e de certas leituras

perversas, se tornara uma espécie de agitador nas pugnas da classe, facto que lhe valera não poucos desgostos.

Notara agora, por isso, que o seu próprio filho lhe saía bem diferente.

E notava ainda que não era, no final, excepção o seu filho, pois todos os jovens adolescentes afinavam pelo mesmo diapasão e que a mocidade, instintivamente, formava um núcleo forte, e compacto, eram tal, que se lhe afigurava onda irresistível que irrompia, que alastrava, que subia sempre e tudo alagava, empolgando a vida da própria Nação. Até ele, o rebelde de outrora, embora conformado agora, se sentia ir a reboque da fé nova, a reboque afinal da geração do próprio filho... Sentia assim, quando caía a fundo na questão, uma espécie de vergonha muito secreta e muito íntima ao confrontar a lição que lhe davam esses experientes rapazes que tão novinhos, já esmaltavam com beleza do seu exemplo a vida — e aquilo que fora a «mocidade» da sua mocidade apostrofando Deus, a Pátria e a Família...

Assim, nesse dia em que ele festejava justamente 12 anos do filho que aproveitara o facto para reunir à sua mesa os seus amigos mais íntimos — o João da Doca, o António das Quetas, o Zé da Bujarrona e o seu compadre Joaquim do Farol — ficou deveras agastado quando, findo o almoço, já todos falando um tanto garrulos e animados, o compadre Joaquim lhe disparou, quase à queima-roupa:

— Ó compadre, que diacho, você tem referido para aí tanta coisa bonita, mas a mim (você não se arrelie), a mim, parece que já não o oiço o «Socairo» de outros tempos...

Poisou o copo de vinho, desfez o sorriso, e meio embuchado retorquiu à toa:

— Eu é que o não percebo...

Os outros riram com satisfação.

Mas Chico do Farol, voltou à carga:

— Sim, você hoje está meio «burguês». Casado, ganhando bem, com uma casa bonita, um filho a estudar...

Sentindo a referência elogiosa, desta feita foi a mulher do «Socairo», abrindo um sorriso largo, em que mostrava a alva fiada de dentes muito certos, foi ela, quem retorquiu:

— Pois sim compadre, mas tudo isto custa muito trabalho!

— Não há dúvida, continuou o marido. Onde a vê farta-se de trabalhar. Assim até dá gosto um homem pensar na casa... Mas se você me vê sossegado, acredite, é porque já hoje não há razão para se andar por aí, como dantes, a protestar contra os armadores...

— Desde que veio o Estado Novo?

— Ora aí tem, atalhou o «Socairo». Você lembra-se que me levava dos diabos e que se passavam antigamente: a bordo só os «engraxadores» é que trepavam. Os que trabalhavam, os que sabiam pescar bem — e ó compadre, você sabe que eu sempre pesquei à bruta, à valentona... Mas, dizia eu, que quem não tivesse «jeitinho» para agradar ao capitão, esse era posto de parte e o dinheiro era para os afilhados...

— Você exagera — interveio o Quetas.

— Com exagero ou sem exagero, a mim era o que sucedia — continuou o «Socairo». — Como não tinha feítio para «aquilo», daí as minhas revoltas...

— Mas o que foi que o Grémio fez contra isso? — interrogou agora muito interessado na conversa o velho Bujarrona.

— Ora essa! — redarguiu o «Socairo» — então você não vê que desde que veio o nosso Contrato de Trabalho, acabou toda essa pouca vergonha? Você não vê! — exclamou exaltado.

— Lá isso é verdade! — concordaram todos.

«Socairo» apoiado e sentindo-se agora como lhe sucedia outrora nas suas arengas, escutado com interesse pelos companheiros e amigos, prosseguiu:

— Era o Contrato de Trabalho que nos faltava. Confesso que nunca sequer pensei nisso — e que me não poderia nunca tal coisa passar pela cabeça. Digo mais: quando isso veio, desconfiado e receoso, fui dos que contra ele protestou. Mas reconheço a estupidez. O Contrato de Trabalho é a «Emanipação do Trabalhador» em que nós tanto falávamos. Vocês vêem que agora necessitamos apenas de trabalhar bem e com entusiasmo, como eu tenho feito, para subir...

Os outros abanaram a cabeça, aplaudindo, porque o «Socairo» fizera-se em pouco tempo «um primeira linha» e já se dizia que na próxima campanha voltaria «especial»...

Sem perder o fio à meada, «Socairo» continuava:

— Claro que não devemos andar aos pontapés aos «Capitães»; temos o dever de os respeitar e de seguir as suas ordens — mas reparem: como homens e como pescadores. E então isto não representa muito, mesmo muito?!

«Além disso, se você é «um primeira linha» num barco de um Armador, será também «primeira linha» em todos. E aqui tem você outra vantagem. Antigamente se nós saíamos de um navio nem sempre se arranjavam as mesmas condições ou o mesmo ordenado, pois vocês todos sabem as diferenças que havia de navio para navio...

— E até chegavam a ameaçar-nos, comentou o João da Doca, cujo armador a quem servira largos anos, avançava

habitualmente géneros de mercearia à família durante as suas ausências, resultando daí que o João da Doca estava sempre mais ou menos em dívida e enfeudado. As ameaças tinham, para este, esse fundamento.

«Socairo» redarguiu:

— A mim nunca ninguém me ameaçou, lá isso é verdade, mas sentia a falta de qualquer coisa, essa coisa vejo hoje que era o Contrato de Trabalho. Ao menos ali a gente sabe quais são os nossos direitos...

Julito que tinha escutado com a maior atenção a pre-lenga paterna, entrou agora na conversa ufano de oportunidade:

— Diz o nosso professor que os Contratos de Trabalho são uma obra grandiosa que o Estado Novo fez a favor dos que trabalham e que nenhuma revolução conseguiria fazer...

Todos olharam espantados para o rapazinho que, numa síntese feliz, soube pôr à evidência a razão de ser do Contrato de Trabalho para cujo assunto rondara, por acaso, a conversação.

Júlio do «Socairo» aproveitando a intervenção do filho e lembrando-se que ali se estava festejando, afinal, o seu aniversário, disse ainda:

— Nesta criança e nesta farda que simboliza os tempos novos da vida da nossa terra, eu saúdo o Estado Novo que teve o grande poder de transformar toda a face da vida portuguesa, que me transformou a mim, como vocês notam, que os transformou também a vocês e a todos finalmente!

A festa ia agora acabar e acabava, aquela mesa de trabalhadores livres numa apoteose de fraternidade cristã e de simbólica igualdade.»

Paralelamente ao discurso ideológico do Estado Novo há também que citar a função da Igreja. Esta função era particularmente vistosa quando da bênção dos bacalhoeiros. A bênção dos bacalhoeiros foi uma prática instaurada pelo Estado Novo e até certo ponto, pode ser considerada como o paroxismo do nível ideológico do Estado Novo neste domínio. Com efeito esta cerimónia materializava todos os temas ideológicos promovidos pelo Estado Novo. A submissão dos pescadores à burguesia, o paternalismo das instituições, a autopromoção do governo e de Salazar. No cais apenas ficava a tristeza da família dos pescadores e nos navios partia a incerteza do salário e da própria vida.

A imprensa e a rádio controlada pela censura e mais tarde a televisão davam então grande divulgação à cerimónia.

O local da bênção situava-se na zona de Belém. Aí eram levantados cenários monumentais que serviam de quadro ao altar onde o Cardeal Patriarca de Lisboa, Gonçalves Cerejeira, ou o Arcebispo de Évora, Trindade Salgueiro, ou qualquer outro dignatário da Igreja rezavam missa. Junto ao altar eram dispostas cadeiras destinadas à elite do Estado Novo. Presidente da República, Ministros, Secretários de Estado, Chefe das Forças Armadas e Polícia, GNR, Comandante da Legião Portuguesa, Presidentes e altos funcionários da CRCB, do Grémio, das Casas de Pescadores, da FNAT, etc. Castelos da Mocidade Portuguesa e legionários formavam guarda de honra.

Na homilia aos pescadores, os prelados lembravam então sistematicamente que fora dali que partiram Vasco da Gama e as Caravelas Quinhentistas, que eram eles os pescadores os «Marinheiros de Portugal», ou os heróis de uma história trágico-marítima.

«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. Os pescadores e todos nós, portugueses, somos, pela razão da inteligência e pela nossa fé, os romeiros da Eternidade.

Na alma dos nossos marinheiros e dos nossos pescadores arde, como outrora, hoje e sempre, a mesma chama da fé cristã, ferve a mesma audácia do passado» ⁽²⁾ (homilia de 1941).

Que eram eles o orgulho da bandeira.

«Nos escritórios e nos mercados uns, na pesca os outros, mas todos fazendo um só, muito unidos e amigos... vós, «Lobos do Mar», sereis então a providência das vossas casas, riqueza da nossa economia, saúde, força e alegria de quantos recebem de vós seu remédio ou alimento... vós sereis o orgulho da nossa bandeira e a honra da nossa História de valente povo do mar.» (Homilia de 1972.)

Depois da missa procediam à bênção e uma delegação de pescadores ia apresentar «cumprimentos de despedida» a Salazar e mais tarde a Marcelo Caetano. Ultimamente realizava-se uma festa ou almoço com a presença da elite do governo onde se anunciava em notícia da última hora qualquer nova medida tomada ou a tomar pelo Governo. Era então que um pescador pronunciava o discurso. Discurso de submissão escrito para agradar ao governo. Discurso do feudalismo. Em 1972 dizia o pescador então escolhido:

⁽²⁾ Simões, Jorge, 1942, p. 37.

«Comovidamente, agradecemos a presença de V. Ex.^a Sr. Ministro, de V. Ex.^{as} Srs. Secretário e Subsecretário de Estado, de V. Ex.^{as}, meus senhores, estreitamos com apertado abraço V. Ex.^a Sr. Almirante Henrique Tenreiro, no qual pomos todo o nosso respeito e admiração pelo muito que lhe devemos.

«A nós cumpre-nos a árdua tarefa de pescar, no que buscamos o pão nosso de cada dia e a sustentação da família, com a consciência de que estamos ainda a colaborar numa actividade fundamental para a Nação.

«Fazemo-lo tranquilos, pois há muito foram abandonadas as incertezas em que vivíamos, as sombras negras da má sorte no mar. O duvidoso destino dos dias que viriam; agora, sabemos que contamos que estamos amparados nos nossos azares, que as nossas famílias são assistidas, e das casas que habitamos foi afastado, definitivamente, o espectro do desamparo.»

Depois dirigindo-se ao Sr. Ministro das Corporações, o Sr. Contra-Almirante Henrique Tenreiro assim falou:

«Quis V. Ex.^a honrar os nossos pescadores comparecendo neste convívio depois de os ter distinguido ao participar na festa da bênção daqueles que vão partir para os pesqueiros longínquos da Terra Nova e Groenlândia. Em nome de todos os trabalhadores do mar, exprimindo a alegria por todos sentida pela presença de V. Ex.^{as}, agradeço a honra concedida.»

Dirigindo-se também ao Sr. Subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência afirmou:

«Endereço a V. Ev.^a, também a gratidão de todos os pescadores pela companhia com que nos honra neste dia festivo e da qual decorre, muito naturalmente, o saudável estímulo para que continuem cumprindo a sua dura tarefa.» E a seguir:

«Pescadores: este encontro pelo seu significado é celebrado com a maior satisfação por todos nós e constitui a consequência lógica do fruto amadurecido por um aturado esforço, de uma silenciosa mas profíqua acção de todos quantos se dedicam à causa dos pescadores e que desde a primeira hora jamais desfaleceram no prosseguir das iniciativas tomadas...

«Assim, foram dadas novas e melhores condições de promoção social, definiram-se sistemas, alicerçaram-se métodos e ampliaram-se benefícios. Porém esta realidade só foi possível porque Sua Excelência o Sr. Presidente do Conselho, sempre atento aos problemas e bem-estar dos trabalhadores, deliberou a extinção do imposto de pescado, com a com-

preensão e ajuda amiga do Senhor Ministro das Finanças, permitindo assegurar-se a cobertura das necessárias contribuições...

«Sr. Ministro: V. Ex.^a leva daqui a certeza da gratidão incondicional de todos estes homens do mar, que se deslocaram de muito longe, para vir pedir a Deus, com fé inquebrantável, a sua protecção, para si próprios, antes de partirem este ano, para mais uma faina da pesca e agradecer a V. Ex.^a estar aqui presente, manifestando a confiança que depositam em quem os governa com tanto carinho e acerto.» (JP n.º 400, Maio de 1972).

Estas cerimónias terminavam pela distribuição de medalhas aos melhores pescadores e por vezes com um espectáculo de variedades, de folclore-nacional-cançonetismo no Coliseu dos Recreios. Por seu lado os capitães recebiam também mas em privado uma prelecção de Henrique Tenreiro.

Estava então dada a volta completa a todos os temas de ideologia. No dia seguinte alguns barcos partiam para os bancos enquanto outros regressavam ao cais para acabarem o seu armamento!

EPÍLOGO

Em 1871 dizia Ramalho Ortigão nas *Farpas*: «Ao mesmo passo que a carne de boi sobe na categoria de preciosa jóia, o bacalhau afirma-se na importância do alimento. Ora uma coisa estamos daqui a recear: é que o bacalhau abuse da suprema influência que vai ter sobre o corpo social.»

Parece-nos que um século depois tal reflexão se mantenha ainda perfeitamente ajuizada. Ninguém poderá pôr em dúvida que este peixe representa algo de bem particular ao nosso país. Um olhar pela imprensa desde essa altura encontrará o tema do bacalhau continuamente objecto de análises, dúvidas, risos sarcásticos, «angustiantes» faltas, queixas repetidas sobre o seu preço. Uma conversa com aqueles que o pescavam cairá fatalmente na dureza do trabalho, no limiar entre a vida e a morte, na escravidão, nas partidas, no hipotético regresso.

Mas será que este peixe espalmado e sem cabeça que na nossa infância dava lugar a dúvidas sobre a sua forma estranha é uma «preciosa jóia» que justifique tal importância?

Do ponto de vista alimentar fornece proteínas que se deterioram ao ritmo da sua transformação em «amoníaco»; secado ao ar livre, ganha progressivamente fungos; o sal dá-lhe o «rouge»; e a furunculose das mãos gretadas e feridas daqueles que trabalhavam no convés de um veleiro meio submergido, instalava-se no peixe acabado de escalar. Razões que sem dúvida levaram há muito ao seu abandono na culinária de países mais preocupados com a qualidade dos alimentos. Quando por vezes continuava a ser utilizado era-o sob a forma de peixe congelado. Portugal, Haiti, Espanha, Brasil, África do fim da colonização, enfim 3.º mundo, continuaram a comer bacalhau salgado-seco. No nosso caso as receitas culinárias desenvolveram-se como o empoado.

Bacalhau com «chantilly», «Bacalhau Amariscado», abafado, à Ermelinda, ensopado, e mais centenas e centenas de outras receitas. É o bacalhau de «livro de cozinha», de secção de culinária de uma qualquer revista doméstica, do programa de televisão, onde se fala de uma boa posta por pessoa.

No quotidiano, bacalhau cozido, sem dúvida, mas sobretudo aos bocadinhos com um monte de batatas, em bolinhos com puré de batata, desfiado num caldo, com sopas de pão em quantidades bem mais pequenas que a tal posta de bacalhau, ou de zargo, ou de lubina, ou de escamudo ou de qualquer outro peixe congénere. No prato do trabalhador rural ou de um proletário de um subúrbio industrial talvez não fosse mais do que um condimento! E mesmo assim, nos fins dos anos 30, princípios de 40, pensaram os responsáveis que talvez se pudesse substituí-lo por peixe seco importado das colónias. Em 1941 a Comissão Reguladora e o Ministro da Economia garantiam à recém-criada Sociedade de Pesca de Cabo Verde, Lda., a venda em Portugal de peixe cabo-verdiano seco.

Em 1936 já um conhecedor destes assuntos dizia que no fundo não havia problema nacional de bacalhau, «o problema existente é o de um peixe seco, e indispensável à alimentação da classe média e da classe pobre, paupérrima» (*A Voz da Justiça* 8/2/1936).

O Grémio dos Armazenistas de Mercarias de Lisboa mandou mesmo o seu Secretário-Geral em viagem de estudo a Angola para estudar a possibilidade de se importar dessa colónia peixe seco.

Parece que tal tentativa não teve resultados assinaláveis, de forma que lá se continuou a pescar na Terra Nova tal como se uma empresa de Pequim se lembrasse de pescar sardinha na Costa de Portugal. Como dizia Armando Gonçalves Pereira em 1932 exportava-se o peixe da nossa costa e ia-se buscar alimento do povo ao Ártico.

Assim sendo, não é de admirar que o produto fosse caro e que proporcionalmente a outros produtos a tendência fosse para um agravamento do seu custo.

A ideia que o bacalhau antigamente era barato não pode ter pois crédito algum.

Pelo menos por agora ficamos na dúvida se valia a pena pôr o bacalhau na categoria de «fiel amigo».

O facto é que o Estado Novo depois de ter provocado ou simplesmente assistido, à ruína provisória da indústria entre 1926 e 1934 lançou mãos à obra com vista ao seu ressurgimento.

QUADRO 37

Preço de retalho de alguns produtos alimentares

	1914	1921	1941	1955	1960	1965	1970	1973
<i>Carneiro</i> Perna-lombo ...	—	—	—	16\$40	19\$00	24\$80	34\$20	57\$80
<i>Porco</i> Entrecosto	\$48	4\$40	9\$60	16\$00	18\$00	26\$00	29\$00	54\$00
<i>Vaca</i> 1.ª com osso ...	\$40	3\$80	4\$80	18\$40	—	26\$00	37\$60	48\$00
<i>Bacalhau</i> 1.ª corrente	\$32	2\$60	7\$60	13\$40	13\$40	15\$00	24\$00	41\$00

Fonte: 1914, 1921 e 1941, *A República*, Agosto de 1941; 1955, 1960, 1970, 1973, mês de Fevereiro, Lisboa; Boletim Mensal de Estatística, I.N.E.

Fê-lo como vimos por meio de opções duvidosas quase sempre. Manteve a pesca à linha, e os arrastões eram mal concebidos. Poucas vezes pois os armadores puderam gabar-se de terem indústrias economicamente rentáveis. Só as contas da exploração eram positivas. Isto é bem patente nos relatórios que citámos.

Como então compreender que cerca de 30 empresas se tenham mantido tanto tempo, «renovando» continuamente as suas frotas?

Talvez se possa encontrar a resposta na verdadeira essência do corporativismo.

É um facto que as opções eram desajeitadas, como também é um facto que os armadores não conseguiam recuperar os investimentos feitos na aquisição dos meios de produção. Por outro lado as condições de trabalho eram péssimas. Logicamente seria benéfico à economia do País que se importasse bacalhau já que o preço de venda ao público podia mesmo ser inferior ao do bacalhau nacional. Mais ainda, devido às condições de produção, o bacalhau estrangeiro era até de melhor qualidade (climas mais propícios a seca, escala mais rápida, etc.). Aliás, mesmo produzindo bacalhau nacional

havia sempre uma saída enorme de divisas na compra de navios, de equipamentos (motores, redes, guinchos, etc.) ou de aços para a construção nos estaleiros portugueses.

Assim sendo, não possuindo a indústria razões próprias que a justificassem, garantindo às empresas situações pelo menos de equilíbrio, a sua existência era mantida artificialmente pela intervenção directa dos organismos corporativos. Em particular o Grémio garantia aos Armadores uma punção repetida nos cofres do Estado que era distribuída a estes sob a forma de empréstimos com taxas muito baixas, mas de problemático reembolso, subsídios para armamento e renovação da frota, concessão de moratórias, etc. Tal punção era por sua vez coordenada com os prémios pagos pela Mútua relativa aos naufrágios. Como explicar que tantos navios da frota se tivessem afundado?

De um modo geral pode pois afirmar-se que o Estado Novo entregava, em grande parte pelo menos, aos armadores privados, os barcos que estes se limitavam a utilizar durante períodos variáveis.

O Grémio era pois a expressão do poder político de um sector da produção, sendo o delegado do Governo junto do Grémio efectivamente o elo de ligação entre os armadores e o Governo.

Garantidas que estavam as empresas sobre a fragilidade dos encargos que assumiam em relação à aquisição de meios de produção bastava-lhes apenas conseguirem que as contas de exploração fossem saldadas positivamente. Tal não era difícil no quadro dos governos da época pois os armadores podiam manter uma política de baixos salários, e prolongarem o tempo de campanha pelo período necessário até que os navios estivessem carregados. Quando o Grémio decidiu que os pescadores ganhavam em função do pescado, além da soldada fixa, mais não fez que garantir aos armadores uma mão-de-obra disponível por tempo indeterminado.

Os armadores com efeito só cobriam as despesas de exploração e obtiam lucros se os navios viessem cheios ou quase. O tempo que tal demorasse, fosse muito ou pouco, dizia apenas respeito ao pescador. Se mesmo no ano de boa pesca, com regresso em fim de Agosto, já o salário e a percentagem eram insignificantes face ao número de horas de trabalho despendidas, mais ainda esses valores se depreciavam, quando relacionados com 50 ou 60 dias a mais da labuta.

Desta forma nunca os armadores tiveram necessidade de fomentar «empresas capitalistas rentáveis». Quando mesmo algum promovia medidas tendentes ao aumento de rentabili-

dade podia facilmente encontrar bloqueios de toda a ordem. Daí que quando o peixe começou a faltar, a derrocada da indústria bacalhoeira fosse tão rápida, tal como um castelo de cartas.

Mas esta situação, em que a indústria não podia dar provas de vigor económico e estabilidade, levou à necessidade de desenvolver a sua própria justificação por meio de esquemas ideológicos. Disso se encarregou o Grémio ao promover um discurso mítico que se revelava nos discursos oficiais, nas bênçãos e no paternalismo em relação aos pescadores. A imprensa da época reproduzia fielmente essa orientação também veiculada pela Rádio e pela Televisão. Partia-se do princípio que o bacalhau era o alimento preferido dos portugueses de forma que toda a indústria se orientava para a satisfação de uma «exigência popular». O que não se dizia era que o bacalhau seco substituíra alimentos de melhor qualidade cuja produção o Governo não conseguia desenvolver (carne, peixe fresco, inclusive bacalhau, leite, ovos, etc.).

Tal facto é ainda realçado se pensarmos que essa «exigência popular» se manifestava sobretudo nas zonas urbanas e industriais onde o proletariado não possuía produção própria de alimentos, como sucedia em geral nas zonas rurais. A importância do bacalhau seco era pois resultante de dois factores. Manutenção dos interesses de um sector da produção representados no Grémio e incapacidade de promover a produção de alimentos de qualidade para as zonas urbanas e industriais.

Talvez agora pudéssemos falar do *mito do bacalhau*, se o respeito pelo esforço e vida daqueles que lá no Ártico o procuravam dia após dia, não nos deixasse de novo pensativos...

GLOSSÁRIO REFERENTE A PESCA DO BACALHAU

A

A Rola	—navegar à deriva
Agulha	—bússola magnética
Albói	—acesso ao interior do navio fechado por uma tampa
Aboiar	—pôr bóias na amarra
Alça	—argola de corda à proa e à popa do dóri para as manobras de arriar e recolher
Âncora de patas	—fateixa
Arinque	—cabo delgado que serve para libertar a fateixa
Arriar	—descer o dóri à água
Árvore seca	—navegar em árvore seca; navegar sem panos

B

Bacalhau borracha	—bacalhau com falta de sal
Bacalhau cheirão	—bacalhau com falta de sal
Bacalhau soleque	—bacalhau com falta de sal
Baldear	—lavar o convés
Beíça	—bacalhau grande
Beirada	—limite do banco onde se pescava, entre o fundo e o baixo
Bicheiro	—ferro em forma de gancho para meter o peixe dentro do bote, bicheirar
Biguane (*)	—bacalhau grande
Bóia de corte	—bóia da amarra que ficava a sinalizar a amarra quando era cortada

(*) Palavras de origem inglesa

Bordada	— um dos grupos em que eram divididos os pescadores
Bote	— dóri
Bruma preta	— névoa cerrada
Búzio	— isco utilizado no trole

C

Cabanhaque	— bacalhau grande
Caçada	— rede de emalhar
Cachimbo	— bacalhau grande ou suporte para as velas utilizadas no porão do sal
Cagarra	— espécie de gaivota da qual se aproveitavam as pernas e as tripas para fazer isco
Capelim	— peixe semelhante à sardinha que servia para isco
Cartola	— bacalhau grande
Cassetete	— chumbada, peça em chumbo furada a meio
Caturrar	— diz-se de um navio que balança ao sabor das vagas
Cerração	— nevoeiro
Chora	— sopa de cabeça de bacalhau
Clams (*)	— marisco semelhante à amêijoia que servia para isco
Correr à bia	— navegar sem panos, correr em árvore seca
Cuti-cure (*)	— emplastro para doenças do peito

D

Dar amarra	— arriar mais amarra de linho
Dar estrafeço	— distribuir aos pescadores os apetrechos necessários para a faina no banco
Desembuchador	— pedaço de madeira com cerca de 3 palmos destinado a desencravar os anzóis ou para descarregar uma pancada nos peixes maiores
Dóri (*)	— embarcação individual com a qual se pescava à linha
Douro	— dóri

E

Emburcar	— meter água no barco
Empacar	— quando o salgador enche o porão até à parte de baixo do convés com peixe já salgado

Empoado	— infecção micósica que aparece no bacalhau seco
Encharrocar	— encharrocar bacalhau; pescar muito
Enxalavar	— rede pequena circular com cabo, para a pesca do capelim e do sandilho
Escachar	— escachar a proa com o trabalho violento da amarra, causar danos na proa
Escala	— trabalho realizado pelo escalador
Escalador	— pessoa que com uma faca de um só gume abre o bacalhau e o limpa, tirando-lhe a parte superior da espinha
Escorredoiro	— espaço situado ao centro do barco, da meia nau para a proa, feito com grandes pranchas de madeira e formando um recinto rectangular em volta das bocas dos porões para receber o peixe
Espalhe	— pilha de dóris
Espicha	— instrumento que serve para fazer as costuras de arame
Espinhel	— trole
Estrafego	— palamenta do dóri

F

Fadista	— bacalhau pequeno
Flai (*)	— estralho com duas ou três braças
Fongone (*)	— fole de ferreiro com uma palheta que servia para chamar os pescadores a bordo
Foquim (*)	— caixa cilíndrica de madeira que servia para guardar a merenda, o tabaco e a aguardente

G

Gagim	— rolo donde se faz os flai
Garfo	— forquilha para atirar o bacalhau para dentro dos navios
Garra	— andar à garra, navegar ao sabor das vagas
Gig (*)	— toneira com seis anzóis
Grapelim	— fateixa especial de braços flexíveis
Gueira	— água com restos decompostos de fígado de bacalhau
Guerlândia	— Groenlândia

H

Hino	— Compartimento do porão
------	--------------------------

I

- Imposta — diz-se quando se navega uma ou duas milhas para novo local de pesca
- Ir a julgar — dizia-se dos moços quando recebiam uma soldada conforme a informação do capitão

J

- Jarja — Buraco e rolha em madeira situada à popa do dóri para escorrer a água quando está no convés

L

- Levas (*) — fígado de bacalhau
- Louvados — preparar para arriar
«Seja Louvado e Adorado Nosso Senhor Jesus Cristo.
Para sempre seja Louvado.
Venha o quarto de baixo para cima,
que o de cima está acabado.
— Em Louvor de Deus e Virgem Maria,
que lhe pertence o leme e a vigia.
(Versão recolhida na Fuzeta).

M

- Maduro — pescador experimentado
- Manter de capa — navio que não navega devido ao mau tempo
- Moço — noviço na faina da pesca, ajudante
- Moio — medida de sal

N

- Navios de Pingalim — embarcações providas de instalações frigoríficas para o isco
- Navios ricos — embarcações providas de instalações frigoríficas para o isco
- Nepa ou Nepla (*) — argola de borracha para enfiar nas mãos

P

- Pain-Killer (*) — medicamento para cólicas intestinais
- Palácio do Bacalhau — armazém frigorífico de Alcântara
- Palamenta — utensílios de pesca pertencentes ao dóri

Pana	— conjunto de hinos
Pandeireta	— dóri que regressa vazio
Picefoque (*)	— garfo
Peixe a balde	— peixe pescado e que no dóri atinge a altura do balde
Peixe à jarja	— peixe pescado e que apenas cobre a jarja
Poita	— âncora feita com uma porção de corrente velha amarrada à volta do punho de um remo partido ou de outro bocado de madeira
Polícia	— bacalhau pequeno
Ponteiro	— vento que não dá para navegar
Primeira linha	— boa posição entre os pescadores em função do bacalhau pescado

Q

Quebe	— amarra
Quebra cabeças	— pessoa que depois de tirar as víceras ao bacalhau, por meio de uma pancada, lhe parte a espinha separando-lhe a cabeça
Quete (*)	— caixa para onde é atirado o bacalhau

R

Rabana	— casaco comprido
Reboleiro	— bacalhau pequeno
Refilar	— diz-se do dóri a empurrar pelas vagas
Rouge	— alteração de origem microbiana que aparece no bacalhau seco

S

Sandilho	— peixe semelhante à sardinha que servia para isco
São Jones	— St. John's
Singa (*)	— bola de chumbo furada a meio
Sonapaio	— bacalhau pequeno
Sota	— acalmia no tempo
Suevlo (*)	— gancho giratório em latão onde ficam amarrados os estralhos

T

Teque	— instrumento para arriar e içar os botes
Tuneira	— pequena haste de chumbo cercada de anzóis ou alfinetes que servia para a pesca à lula

Trolada (*)	— lançamento e recolha de um trole
Trola (*)	— pessoa desmazelada, antigo veleiro francês
Trole (*)	— aparelho munido com vários anzóis
Troleiro (*)	— bote equipado com trole
Trota (*)	— faca de dois gumes
Troteiro (*)	— pessoa que degola e abre o bacalhau
Túnel	— nevoeiro cerrado

V

Verde	— pescador que embarca pela primeira vez
Vertedouro	— utensílio para escoar a água

Z

Zagaia	— aparelho formado por uma haste de chumbo munida de vários anzóis fixos
Zagaiaí	— pescar com zagaia

BIBLIOGRAFIA

I — ASPECTOS GERAIS

- Amzalak, Mosés Bensabat, *A Pesca do Bacalhau*, Lisboa, 1923, 58 p.
- Brandão, Carvalho, *A Pesca do Bacalhau*, Lisboa, Pedro Bordalo Pinheiro, 1917, 63 páginas.
- Centeno, Tomás Augusto, *Aspectos do problema bacalhoeiro*, Editorial da Marina, Lisboa, 1940, 74 páginas.
- A Pesca do Bacalhau*, GANPB (Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau), Lisboa, 1940, 85 páginas.

II — HISTÓRIA DA PESCA

- Baldaque, Silva, *Estado Actual das Pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, 519 páginas.
- Brazão, Eduardo, *Les Corte-Real et le nouveau-monde*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1967, 196 páginas.
- Colecções de Leis sobre a pesca desde Março de 1552 até Janeiro de 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, 231 páginas.
- Cunha, S. R. da Rocha, *Notícias sobre as indústrias marítimas na área da Jurisdição da Capitania do porto de Aveiro*, Aveiro, 1939, 323 páginas (trabalho destinado à primeira Exposição Marítima do Norte de Portugal).
- Larsen, Sofus, *Dinamarca e Portugal no Século XV*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1893, 112 páginas.
- Lencastre, Francisco Salles, *Tratado das Alfândegas em Portugal*, Lisboa, s/d.

- Lobo, Constantino Botelho Lacerda, «Memória sobre a decadência das pescarias de Portugal», *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa*, Lisboa, 4.º vol., 1812, pp. 252-311.
- Marques, Gomes, *O Distrito de Aveiro*, Aveiro, s/d.
- Marques, Gomes, *Memórias de Aveiro*, Tip. Comercial, Aveiro, 1875, 211 páginas.
- Martins, J. P. Oliveira, *Portugal nos Mares — Ensaio de Crítica Histórica e Geográfica*, 2.º vol., Lisboa, 1924.
- Neuparth, Augusto, «A pesca portuguesa do bacalhau nos tempos antigos», *A Pesca Marítima*, n.º 9, Março de 1924.
- Pessoa, Carlos, «Histórias de bacalhoeiros: viagens de escravidão», *Diário de Lisboa*, 23-12-1981 e 24-12-1982.
- Rocha, António dos Santos, *Materiais para a história da Figueira da Foz nos séculos XVII e XVIII*, Casa Minerva, Figueira, 1893, 272 p.
- São Marcos, João, «A Ria de Aveiro e a Pesca do Bacalhau», *Aveiro e o seu distrito*, Aveiro, 1970, 19 páginas.
- Silva, José Bonifácio de Andrade e, «Memória sobre a pesca das baleias e extracção do seu azeite, com algumas reflexões a respeito das nossas pescarias», *Memórias Económicas da Academia das Ciências de Lisboa*, Lisboa, 1979, t. II, 388 páginas.
- Souto, Alberto, *As pescarias da Terra Nova na Economia Portuguesa*, Tip. de «A Liberdade», Aveiro, 1914, 34 páginas.
- Teixeira, Fernando Alfredo, *O Bacalhau na economia do porto de Aveiro*, Dissertação de licenciatura em geografia, FL Coimbra, Coimbra, 1967, 195 páginas.
- Vale, Eurico A. Valadao do, «Portugal e as suas relações piscatórias com a Terra Nova e o Canadá», *Boletim da Pesca*, Lisboa, n.º 83, Junho de 1964, pp. 45-48.

III — A ECONOMIA DA PESCA

- Amzalak, Moses Bensabat, *A indústria da pesca do bacalhau e a sua intensificação em Portugal*, Tese apresentada ao primeiro Congresso Económico Nacional reunido no Porto, em Dezembro de 1921, Lisboa, 1921, 11 páginas.
- Azevedo, Manuel Roque, «O bacalhau na economia portuguesa», *Rev. da Marinha*, Lisboa, n.º 110, Fev. 1982, pp. 9-15.
- Barros, José Augusto Correia de, *Conferências das pescarias do Noroeste do Atlântico — Relatório do delegado do Ministério da Economia*, Lisboa, 7 de Março de 1949.
- Bebiano, José Bacelar, *Notas sobre o pescado, impostos sobre o peixe e portos de pesca*, Lisboa, 1940, 67 p.

- Boavida, Joaquim Gormicho, *Roteiro de Pesca dos bancos da Terra Nova e da Groenlândia*. G.E.P. (Gabinete de Estudos das Pescas), Lisboa, 1950, 430 p.
- Borges, Carlos Augusto Rodrigues, *Notas e observações sobre a pesca do bacalhau*. Imprensa Nacional, Lisboa, 1926, 27 p.
- Breve Relatório da indústria e comércio do bacalhau*. CRCB (Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau) s/d.
- Coelho, Armando Ramos de Paula, «O Problema do Bacalhau», *Rev. Centro de Estudos Económicos*, Lisboa, n.º 5, 1947, p. 81-96.
- Contratos Colectivos de Trabalho*, GANPB, Lisboa.
- Correia, Cândido, «O que comemos. O bacalhau ex-amigo nosso», *D. N.*, 17 de Janeiro de 1922.
- David, eng.º Júlio Ferreira, *Relatório da comissão de estudos, no estrangeiro, de assuntos referentes à pesca, indústria e comércio de bacalhau*. CRCB, Setembro de 1935, 54 p.
- Diagnóstico da situação e estratégia do desenvolvimento do sector das pescas*, Secretaria de Estado das Pescas, 1977, 186 p.
- Hagatong, Armando de Oliveira, *Haverá alguma relação entre a exportação do vinho do Porto e a importação do bacalhau?* (Relatório) CRCB, Lisboa, 24 de Março de 195().
- Legislação, Pesca e Comércio do Bacalhau*. CRCC, Lisboa, s/d, 65 p.
- Lemos, João de, *Relatório da delegação portuguesa à Conferência das Pescas Marítimas da Europa Ocidental*. Lisboa, Gabinete de Estudos das Pescas, 1958, 17 p.
- Leone, João Carlos d'Oliveira, *Inquérito à pesca do bacalhau*, La Bécarre, Lisboa, 1903, 43 p.
- Memorial, Estudo da Reestruturação da Pesca do Bacalhau*. Secretaria do Estado das Pescas, Lisboa, 1970, 7 p.
- Neuparth, Augusto, «Como se perdem milhões de libras», *D. N.* 17 de Julho de 1922.
- Nota oficiosa do Governo*, publicada na imprensa, 8 de Janeiro de 1939.
- Oliver, Francisco Aníbal, *Relatório Transporte «Gil Eanes» nos bancos da Terra Nova*. Imprensa da Armada, Lisboa, 1928, 138 p.
- «Organização corporativa das pescas. A pesca do bacalhau—A reorganização de uma grande indústria nacional», *Boletim da Pesca*. Lisboa, n.º 2, Junho de 1943, pp. 85-87, e n.º 3, Setembro de 1943, pp. 27-54.
- Panorâmica Geral das Pescas*. Junta Nacional de Fomento das Pescas, 1972, 332 p. (relatório).
- Pereira, Armando Gonçalves, *A economia do Mar*. Livraria Moraes, Lisboa, 1932, 452 p.
- Pesca—Indicadores económicos e medidas de acção*. Secretaria de Estado das Pescas, Lisboa, 1973, 110 p.

- Plano de fomento das pescas nacionais e Fundo de Renovação e do Apetrechamento da Indústria da Pesca*. Lisboa, Gabinete de Estudos das Pescas, 1953, 26 p. (Separata do «Boletim das Pescas», n.º 39, Junho de 1953).
- II *Plano de Fomento 1954-1964*. Imprensa Nacional, Lisboa, 1959.
- III *Plano de Fomento para 1968-1973*. Agricultura, silvicultura e pecuária — Pesca. Lisboa, Imprensa Nacional, 1968, 65 p.
- Ramalho, Magalhães, «A pesca portuguesa do bacalhau», *Indústria Portuguesa*, n.º 102, Agosto de 1936, p. 31-32.
- Relatório apresentado pela CRCB ao Ministério do Comércio e Indústria, em 1935. Acção da CRCB*. CRCB, 1935.
- Relatório da delegação portuguesa à conferência da pesca da Europa Ocidental* — 3.ª parte — Londres, 26 de Fevereiro a 2 de Março de 1964.
- Requerimento do Deputado Sr. Alvaro Morma apresentado na Assembleia Nacional em 19-1-1939 e resposta da CRCB em 21-1-1939*. CRCB, 1939, 31 p.
- Resposta da CRCB ao inquérito formulado pela Secretaria de Estado do Comércio, através do ofício n.º 0202/10 — 1195, de 18 de Setembro de 1970*.
- Silva, António Duarte, *A Indústria da Pesca do Bacalhau*, CRCB, s/d 22 p.
- Silva, António Duarte, *A Indústria da Pesca do Bacalhau* — Tese apresentada no IV Congresso Nacional de Pesca. Lisboa-Porto, Junho de 1955, 22 p. (separata).
- Silva, António Duarte, *Relações da Indústria com o Comércio do Bacalhau*. Tese n.º 107, IV Congresso Nacional de Pescas, Lisboa, 1955.
- Silva, António Duarte, *A pesca do bacalhau, campanha de 1955-56*. GEP n.º 35, Lisboa, 1957, 87 p.
- Silva, Daniel Duarte, *Relatório da delegação portuguesa à 2.ª Conferência das Pescas Marítimas da Europa Ocidental*. GEP, Lisboa, 1959, 10 p.
- Tenreiro, Henrique dos Santos, *A orgânica pré-corporativa das pescas e a futura corporação das pescas e conservas* (discurso na Assembleia Nacional, 17-7-1956), GEP, pub. n.º 30, Lisboa, 1956, 29 p.
- Trabalhos preparatórios do IV Plano de Fomento. Relatório — programa sectorial*. Junta Nacional de Fomento das Pescas, Lisboa, 1973, 230 p.
- Vasconcelos, Manuel de, «A Pesca do Bacalhau, Indústria Portuguesa», *Revista da Associação Industrial Portuguesa*, n.º 55, Setembro de 1932, p. 24-23 e n.º 56, Outubro de 1932, pp. 19-22.
- Viegas, João da Cruz, «Pesca Nacional Bacalhoeira», *Boletim da Pesca*, Lisboa, n.º 25, Dezembro de 1949, pp. 45-50.

IV—A FROTA BACALHOEIRA

- Amzalak, Mosés Bensabat, *Armamentos marítimos*. Lisboa, 1924, 95 p.
Construção de arrastões de madeira. Ministério da Marinha. CRCB, Lisboa, 1943, 3 p.
- Costa, Carlos Teodoro da, «Construções de barcos destinados à pesca do bacalhau», *Neptuno—Revista de Marinha Mercante*, n.º 1, Novembro de 1925.
- David, Júlio Ferreira, *Breves considerações sobre o emprego da madeira ou de aço na construção dos veleiros destinados à pesca do bacalhau*. CRCB, Lisboa, 1936, 6 p.
- David, Júlio Ferreira, *Possibilidades técnicas e económicas da construção em Portugal, de navios metálicos destinados à pesca do bacalhau*, CRCB, Lisboa, 1939, 23 p.
- David, Júlio Ferreira, *Pesca do Bacalhau—Problema do Arrasto*. Lisboa, Julho de 1938, 13 p.
- Costa, Carlos Teodoro da, «Construções de barcos destinados à pesca pesca do bacalhau que mais convém a Portugal». CRCB, Lisboa, 1939, 14 p.
- David, Júlio Ferreira, *Parecer sobre a construção de arrastões nos estaleiros Mónica*. CRCB, Lisboa, 1941, 11 p.
- David, Júlio Ferreira, *Possibilidade de utilização da frota bacalhoeira em viagens às nossas colónias ultramarinas*. CRCB, 1943, 10 p.
- Elementos relativos à transformação de navios de pesca à linha para rede de emalhar*, CRCB, 1970, 8 p.
- Estudo da Reestruturação da Pesca do Bacalhau—Relatório prévio*. Secretaria de Estado das Pescas, Lisboa, 1970, 13 p.
- Exposição feita pelo Presidente da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau na reunião da CRCB*, 9 de Dezembro de 1943, CRCB, 24 p.
- Frota da Pesca do Bacalhau*, Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau (GANPB), Lisboa, s/d, 65 p.
- Lista dos Navios Portugueses* (1972), Direcção da Marinha Mercante, Lisboa, 1973.
- Parecer sobre projectos de transformação dos navios de pesca à linha*. CRCB, Lisboa, 1970, 11 p.
- Rendimento da pesca à linha—Isco para o Bacalhau*. CRCB, s/d, 6 p.

V—CONSERVAÇÃO E CONSUMO DO BACALHAU

- Ação bioquímica do sal na salga do bacalhau*. Circular dos armadores, 3—43/44, CRCB, 1943, 8 p.
- Algumas notas tiradas de trabalhos recentes (canadianos) sobre o*

- «rouge» e o «empoeirado» do bacalhau salgado. CRCB, Lisboa, 1942, 8 p.
- Amzalak, Mosés, *Cuidados que se deve ter com o sal, empregado na salga do bacalhau* — Comunicação ao congresso promovido pela Associação de Classe dos Armadores de Portugal, 1923, Aveiro, Tip. Diário de Notícias, 1923 (folheto).
- Análises, físico-química e bacteriológica, de sais utilizados na presente campanha pelos lugres e arrastões da frota bacalhoeira.* CRCB, 1943, 4 p.
- Botelho, António Torres, *A secagem mista do bacalhau e o seu interesse para a respectiva indústria.* Tese n.º 28. II Congresso de Pesca, Lisboa, 1947.
- Botelho, António Torres, «Os Armadores Bacalhoeiros da praça de Aveiro e a necessidade da sua união para a construção dum frigorífico colectivo», *Revista de Medicina Veterinária*, vol. XL IV, n.º 330, Lisboa, 1949, 15 p.
- Coimbra, Jorge Bebião, *O Mercado Nacional de Bacalhau Seco Salgado.* (Trabalho apresentado no V Congresso Nacional das Pescas). Lisboa, CRCB, 1958, 34 p.
- Castro, Jerónimo Osório, *Um caso de beneficiação de bacalhau atacado de alteração vermelha.* Tese n.º 78, IV Congresso Nacional de Pesca, Lisboa, 1955.
- Circular aos armadores sobre o tratamento do peixe*, Circular n.º 4, 39/40, CRCB.
- Conselhos a um pescador.* GNAPB, Lisboa, 1940, 15 p.
- David, Júlio Ferreira, *Relatório sobre as secas do bacalhau.* CRCB, Lisboa, 1941, 15 p.
- Ferreira, F. A. Gonçalves, *Contribuição para o Estudo Químico do Bacalhau.* CRCB, Lisboa, 1953, 31 p.
- Ferreira, F. A. Gonçalves, «Composição e valor alimentar de algumas espécies de peixe», *Boletim de pesca* n.º 33, Lisboa, 1951, 16 p. (Separata).
- Figueiredo, José Mousinho, «Índices de aproveitamento do bacalhau a bordo», *Boletim de Pesca* n.º 46. Separata, 11 p.
- Freixo, José, *Acção bioquímica do sal na salga do peixe em geral e do bacalhau em particular.* Tese n.º 30, II Congresso Nacional de Pesca, Lisboa, 1947.
- Freixo, J. e outros, *O Ácido Sórbito como micostático no «empoad» do bacalhau.* CRCB, 1960, 5 p.
- A Furunculose dos pescadores — possível «Fonte Nocente» de toxinfecções alimentares atribuídas ao peixe.* Tese n.º 61, IV Congresso Nacional da Pesca, Lisboa, 1955.
- Inspecção sanitária do bacalhau.* CRCB, Lisboa, s/d, 2 p.
- Instruções para a Campanha de 1934/44.* CRCB, 1943, 10 p.

- Instruções para tratamento do bacalhau.* Circular n.º 4 — 38/39, CRCB.
- Interpretação de certos acidentes manifestados em peixes com falta de sal.* Circular n.º 8 — 43/44, CRCB, 6 p.
- Lavagem e Desinfecção dos locais e material em contacto com o sal marinho.* Circular n.º 6 — 41/42, CRCB.
- Relatório sobre o «bacalhau empoad».* Intendência Geral dos Abastecimentos, Coimbra, 1954, 2 p.
- Relatório sobre o «bacalhau empoad» do Laboratório da CRCB.* CRCB, 24 de Abril de 1954, 6 p.
- Relatório sobre as secas do bacalhau.* CRCB, 1941, 15 p.
- Relatório sobre o sal e o «rouge».* Comissão Reguladora dos Produtos Químicos e Farmacêuticos, Lisboa, 1956, 11 p.
- Tropa, Eugénio, *Toxi-infecções alimentares de origem animal*, CRCB, 1954, 76 p.
- Tropa, Eugénio, *Empoad do Bacalhau. Considerações etiológicas.* CRCB, 1956, 18 p.

VI — CRÓNICAS, ROTEIROS DE VIAGENS

- Botelho, António Torres, *Relatório da Viagem à Terra Nova e Groenlândia.* CRCB, Janeiro de 1943.
- Casto, Jerónimo Osório de, *Relatório de uma missão oficial à Terra Nova de 8 de Novembro de 1944 a 19 de Janeiro de 1945.* CRCB, 1945, 68 p.
- Castro, Jerónimo Osório de, *Relatório de uma missão especial em Espanha, de 4 a 11 de Agosto de 1945.* CRCB, 1945, 28 p.
- Castro, Jerónimo Osório de, *Inverno na Terra Nova — Pequena crónica de uma viagem — 8 de Novembro de 1944 a 19 de Janeiro de 1945.* Lisboa, Editora Marítima Colonial, Lda., s/d, 168 p.
- Castro, Jerónimo Osório de, *Roteiro do Atlântico Norte — Narrativa de viagem e aventuras vividas.* Lisboa, Editorial Inquérito, 1957, 184 p.
- Delgado, Olávio da Silva, *Viagem às algas* (romance inédito).
- Morais, J. Henriques de, *A pesca, indústria e comércio do bacalhau na Noruega.* (Relatórios enviados à CRCB, pelo Cônsul de Portugal em Alesund, e referentes aos anos de 1936-1940).
- Matos, Vitor Manuel d'Albuquerque, *Relatório da Viagem à Islândia e Inglaterra de 6 a 15 de 1975.* CRCB, Aveiro, 1975, 49 p.
- Oliveira, Bernardo Ferreira, *Agenda de bordo do iate português «Açor», 1910-1916.*
- Oliveira, Bernardo Ferreira, *Notas respeitantes à navegação do iate português «Açor», 1908-1916.*
- Simões, Jorge, *Os Grandes Trabalhadores do Mar.* Lisboa, 1942, 402 p.

Villiers, Alan, *A campanha do «Argus» — Uma viagem aos bancos da Terra Nova e Groenlândia*. Livraria Clássica Editora, Lisboa, 1951, 373 p.

Quanto a estatísticas pode consultar-se, além das publicações do Instituto Nacional de Estatística, os seguintes trabalhos:

Balbi, Adrien, *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et de l'Algarve* (...), 2 vols., Paris, 1822.

Estatísticas das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes de 1896 a 1916, 3 vols., Lisboa, Imprensa Nacional, 1899-1918.

Resumo estatístico das pescas portuguesas 1938-1956. GEP. pub. n.º 34, Lisboa, 1957.

Elementos estatísticos fornecidos a Sua Excelência o Ministro. CRCB, Maio de 1957.

A consulta da imprensa é fundamental no estudo deste tema. Deverá consultar-se a colecção de recortes organizada pelo CRCB desde 1935 até à presente data, assim como o *Jornal O Pescador*, o *Boletim da Pesca*, a *Revista da Marinha* e a *Flâmula* (revista da Empresa de Pesca de Aveiro).

Para estudo das intenções e propaganda dos governos consultar-se-á com vantagem os relatórios dos Congressos de Pesca.

II Congresso Nacional de Pesca, efectuado em Lisboa, de 30 de Junho a 7 de Julho de 1947 (Moções finais apresentadas ao governo acerca da pesca do bacalhau). Lisboa, 1948, 91 p.

III Congresso Nacional de Pesca, efectuado em Lisboa, sob a organização do Gabinete de Estudos das Pescas de 11 a 18 de Dezembro de 1950. Lisboa, 1950, 158 p.

IV Congresso Nacional de Pesca, efectuado nas cidades de Lisboa e Porto, de 2 a 30 de Junho de 1955. GEP, Lisboa, 1955, 313 p.

V Congresso Nacional de Pesca, Angola, 1958 — Moções finais, Luanda, 1958, 56 p.

Textos de idêntica natureza encontram-se também nas publicações da Junta Central da Casa dos Pescadores e nos discursos de Américo Tomaz. Como por exemplo:

25 anos de assistência à gente do Mar. JCCP, 1962, 58 p.
Impulso dado às pescas e à construção naval em meados deste século
pelo Ministro da Marinha, Almirante Américo Tomaz (1944-1958).
Lisboa, s/d, 116 p.

A consulta dos Relatórios do Grémio, da CRCB, da Mútua e da Cooperativa mostra-se muito rica sobre este tema, mas também permite acompanhar ano a ano a actividade da indústria.

Em relação à pesca do bacalhau por outros países a bibliografia existente é muito vasta. Apenas citamos alguns trabalhos pelos quais se pode ter uma visão global dos seus diversos aspectos.

Borgstrom, Georg, *Atlantic Ocean Fisheries*, Fishing News (Books), Ltd. London, 1961.

C. de la Morandiere, *Histoire de la peche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*. 3 vols., Paris, 1963-1966.

Hagatong, Armando de Oliveira, *Panorama Internacional das Pescas e Actual Conjuntura Económica Portuguesa do Bacalhau*. Lisboa, 1968, 20 p.

Gerhardsen, G. M., *Le marché du poisson en Europe occidentale depuis 1950*. Paris, Agence Européenne de Productivité de l'Organisation Européenne de Coopération Économique, 1957, 316 p.

Gerhardsen, G. M., *Morue salée et autres poissons salés d'espèces voisines*. Washington, FAO, Décembre, 1949, 206 p.

Le marché du Poisson dans les Pays de l'OECE. Paris, Organization Européenne de Coopération Économique, 1951, 262 p.

Malaurie, Jean, *Géo-économie de la morue* — Premier Congrès International de l'Industrie morutière dans l'Atlantique-Nord (Rouen et Fécamp, 27, 28 et 29 de Janvier 1966). Paris, Mouton & C., 1969, 487 p.

Politiques de pêche en Europe Occidentale et en Amérique du Nord. Fécamp, 27, 28 et 29 Janvier 1966). Paris, Mouton & C., 1969, 332 p.

ÍNDICES

GRÁFICOS

Gráfico 1—	Percentagem dos pescadores matriculados que participaram na pesca do bacalhau—Fuzeta	128
Gráfico 2—	Naturalidade dos pescadores por data de nascimento e por concelhos	131
Gráfico 3—	Produção de bacalhau nacional, 1935-1968	150
Gráfico 4—	Bacalhau salgado seco entregue para consumo, 1925-1968	179

QUADROS

Quadro 1—	Importação de bacalhau pelo porto da Figueira da Foz, 1672-1730	23
Quadro 2—	Importação de bacalhau 1819-1829	24
Quadro 3—	Pesca do bacalhau nos bancos da Terra Nova, na temporada de 1848	27
Quadro 4—	Tonelagem da frota e produto da pesca 1896-1901	31
Quadro 5—	Importação de bacalhau 1886-1902	32
Quadro 6—	Número de embarcações da frota bacalhoeira 1901-1930	38
Quadro 7—	Composição da frota bacalhoeira em 1902	38
Quadro 8—	Evolução da tonelagem da frota bacalhoeira 1901-1930	39
Quadro 9—	Composição da frota em 1917	41
Quadro 10—	Produção de bacalhau desembarcado nos diversos portos de pesca 1926-1930	42
Quadro 11—	Médias de captura por embarcação 1902-1930	43
Quadro 12—	Produção de bacalhau verde 1901-1930	43
Quadro 13—	Importação de bacalhau 1901-1930	44

Quadro 14—	Percentagem da pesca nacional em relação ao consumo 1901-1930	44
Quadro 15—	Custo em dólares e unidades em que se faziam as importações dos Estados Unidos (1908 e 1917)	45
Quadro 16—	Mantimentos gastos nas campanhas de 1914 e 1912 pelo iate «Açor»	46
Quadro 17—	Salários das tripulações dos navios bacalhoeiros no princípio do século XX segundo o diário do «Açor»	50
Quadro 18—	Idade dos navios compondo a frota em 1938	88
Quadro 19—	Navios desactualizados em 1938	88
Quadro 20—	Capacidade dos navios compondo a frota de 1938	89
Quadro 21—	Renovação da frota em 1938	92
Quadro 22—	Crédito concedido pelo Fundo Corporativo e Instituições Bancárias 1936-1958	104
Quadro 23—	Renovação da frota entre 1938 e 1961	106
Quadro 24—	Composição da frota em 1969	116
Quadro 25—	Composição da frota em 1970	117
Quadro 26—	Composição da frota em 1971	119
Quadro 27—	Composição da frota em 1972	120
Quadro 28—	Composição da frota em 1973	121
Quadro 29—	Composição da frota (tonelagem) 1965-1974	121
Quadro 30—	Produtividade média por viagem-navio em 1973	122
Quadro 31—	Pescadores e produtividade em 1973	122
Quadro 32—	Assistência prestada pela «Gil Eanes» (1956-1973)	145
Quadro 33—	Produção e exportação de bacalhau salgado seco e espécies afins nos principais países produtores, 1920-1945	152
Quadro 34—	Principais países importadores de bacalhau salgado seco no período de entre as duas guerras	153
Quadro 35—	Importação de bacalhau (1920-1973)	156
Quadro 36—	Classificação do bacalhau (1934-1963)	162
Quadro 37—	Preço de retalho de alguns produtos alimentares	201

MAPAS

Mapa 1—	Naturalidade dos pescadores nascidos entre 1890 e 1899	49
Mapa 2—	Locais de pesca da frota bacalhoeira portuguesa	52
Mapa 3—	Capitações do consumo por distritos (campanha 1955-1956)	181

DESENHO

Desenho 1—	Tipos de veleiros utilizados na pesca do bacalhau	28
------------	--	----

IMPRESA UNIVERSITARIA

PUBLICADOS

- 1 — *Estética e Semiótica do Cinema*, Yuri Lotman
- 2 — *Formas de Exploração do Trabalho e Relações Sociais na Antiguidade Clássica*, Vários
- 3 — *História do Colonialismo Português em África*, Vol. I, Pedro Ramos de Almeida
- 4 — *História do Colonialismo Português em África*, Vol. II, Pedro Ramos de Almeida
- 5 — *História do Colonialismo Português em África*, Vol. III, Pedro Ramos de Almeida
- 6 — *O Mundo Contemporâneo 1945-1975*, Marcel Pacaut e Paul Bouju
- 7 — *A Arquitectura Popular Portuguesa*, Arquitecto Mário Moutinho
- 8 — *O Tempo das Catedrais*, Georges Duby
- 9 — *A Acumulação Mundial (1429-1789)*, André Gündler Frank
- 10 — *Elementos de Psicanálise*, Roland Doron
- 11 — *Arte do Ocidente — A Idade Média Românica e Gótica*, Henri Focillon
- 12 — *História da Estética*, Raymond Bayer
- 13 — *Guerreiros e Camponeses*, Georges Duby
- 14 — *Para um Novo Conceito de Idade Média*, Jacques Le Goff
- 15 — *Guia do Estudante de História Medieval Portuguesa*, A. H. de Oliveira Marques
- 16 — *Na Encruzilhada da Grande Guerra — Portugal-Espanha (1913-1919)*, Hipólito de La Torre Gómez
- 17 — *Introdução à Etnologia*, Mário Canova Moutinho
- 18 — *As Civilizações Pré-Clássicas — Guia de Estudo*, A. Augusto Tavares
- 19 — *A Nobreza Medieval Portuguesa*, José Mattoso
- 20 — *Escritos Sobre Estética e Semiótica da Arte*, Jan Mukarovsky
- 21 — *Guia de História da I República Portuguesa*, A. H. de Oliveira Marques
- 22 — *As Três Ordens ou o Imaginário do Feudalismo*, Georges Duby
- 23 — *Estudos de História de Portugal*, Vol. I — Sécs. X-XV
- 24 — *Estudos de História de Portugal*, Vol. II — Sécs. XVI-XX
- 25 — *Correspondência Política de Afonso Costa*, A. H. de Oliveira Marques
- 26 — *Os Arabes na História*, Bernard Lewis
- 27 — *Livro dos Conselhos de El Rei D. Duarte*
- 28 — *Desenvolvimento Económico e Repartição do Rendimento*, Manuela Silva
- 29 — *Estudos sobre o Maneirismo*, J. H. Pais da Silva
- 30 — *História Rural Medieval*, Jose Angel Garcia de Cortazar y Ruiz de Aguirre
- 31 — *Figurinos Maçónicos Oitocentistas*, A. H. de Oliveira Marques
- 32 — *A Civilização do Ocidente Medieval*, Vol. I, Jacques Le Goff
- 33 — *A Civilização do Ocidente Medieval*, Vol. II, Jacques Le Goff
- 34 — *Pombal Revisitado*, Vol. I
- 35 — *Pombal Revisitado*, Vol. II
- 36 — *Cronologia da Revolução de 1383-1385*, Valentino Viegas
- 37 — *A Civilização do Renascimento*, Vol. I, Jean Delumeau
- 38 — *A Civilização do Renascimento*, Vol. II, Jean Delumeau
- 39 — *A Economia do Renascimento Europeu (1300-1600)*, Harry A. Miskimin
- 40 — *História da Pesca do Bacalhau*, Mário Moutinho

Título: *História da Pesca do Bacalhau*
Autor: Mário Moutinho
Editor: Editorial Estampa, Lda.
Oficinas: Guide - Artes Gráficas, Lda.
Tiragem: 2200 ex.
Acabou de imprimir em: Março de 1985
Depósito Legal n.º 6585/84