

## **OS PESCADORES DA FUZETA**

### **Na Dura Faina do Bacalhau na Terra Nova e Gronelândia**

#### **Índice**

**1-A Descoberta da Terra Nova**

**2-A Evolução da Pesca do Bacalhau**

**2.1-A Pesca à Linha nos Dóris**

**2.2-A Organização Corporativa da Pesca**

**2.3- A Crise da Pesca do Bacalhau**

**3-O Navio Hospital Gil Eanes**

**4-A Bênção dos Navios Bacalhoeiros**

**5-O Museu Marítimo de Ílhavo**

**6-A Participação dos Pescadores da Fuzeta**

**7-Naufrágios, Outras Tragédias e Memórias**

**8-A Festa de Nossa Senhora do Carmo**

**9-Figuras de Referência da Fuzeta**

## 1-A Descoberta da Terra Nova

A pesca do bacalhau nos mares da Terra Nova teve início muito provavelmente em finais do séc. XV ou princípios do séc. XVI.

Com efeito, esta longínqua região começou a ser do conhecimento dos portugueses por volta dos anos de 1472/73, quando o navegador João Vaz Corte Real, natural de Tavira, participou numa expedição aos mares do Norte, mandada efectuar por Cristiano I, rei da Dinamarca, a pedido do rei de Portugal, D. Afonso V.

Partiram da Islândia, em direcção à América do Norte, com o objectivo de descobrir a passagem do Nordeste. Num tributo a este destacado cavaleiro e navegador, existiu já em tempos modernos o navio bacalhoeiro “João Corte Real”.

Existiu também o navio de carga “Corte Real”, movido por motor a vapor.

Mais tarde, o seu filho mais novo, Gaspar Corte Real, com as suas viagens ao Estreito de Davies, entre as costas da Gronelândia e do Labrador, é considerado por vários investigadores e historiadores como o descobridor da Terra Nova.

A sua primeira expedição pelo Atlântico Norte foi feita em 1498 ou 1499, mas não tendo encontrado nenhum novo território, regressou a Portugal.

A segunda viagem deste navegador à Terra Nova, é realizada em 1500, onde avistou o cabo Farewell, tendo regressado no mesmo ano. Em 12 de Maio de 1500, foi feita doação régia a Gaspar Corte Real, e a seu irmão Miguel, das terras que descobrissem.

Em 15 de Maio de 1501, numa expedição financiada pelos três irmãos Corte Real (Gaspar, Miguel e Vasco Eanes), Gaspar Corte Real inicia a terceira e última viagem à Terra Nova, da qual não regressou. Contudo, um navio sobrevivente dessa armada voltou a Portugal, tendo transmitido a triste notícia.

A ocorrência motivou o seu irmão Miguel a ir procurá-lo, tendo partido de Lisboa a 10 de Maio de 1502, à frente de uma armada de duas ou três caravelas rumo ao Atlântico Norte.

Acontece que em determinada altura as embarcações se separaram, e aquela em que seguia Miguel Corte Real nunca mais foi vista; a restante armada regressou a Portugal e transmitiu ao rei a notícia do desaparecimento.

De facto, não voltou mais, e o desaparecimento dos dois irmãos navegadores, deu origem a uma grande tristeza nos seus familiares, na corte e no próprio rei (segundo o cronista e historiador Damião de Góis).

Em época recente, no ano de 1965, foi erguida no cemitério cristão de São João da Terra Nova (St. Johns), no Canadá, uma estátua em bronze, paga pelo Governo de Portugal, em memória do navegador Gaspar Corte Real.

A família Corte Real era originária de Tavira, e ainda existem nesta cidade ruínas do Palácio dos Corte Reais, junto à Torre do Castelo; entre outras actividades, explorava moinhos e azenhas no termo de Tavira, pelo menos no período de 1497 a 1503.

Mas tinha também ligações a Moncarapacho, pois possuía um solar no sítio da Jordana, pertencente a esta freguesia. Tinha ainda ligações à Ilha Terceira (Açores), pois em 3 de Maio de 1483, foi confirmada a João Vaz Corte Real, a doação da capitania do porto de Angra do Heroísmo.

A Terra Nova, passou então a ser conhecida por Terra dos Bacalhaus ou Terra dos Corte Reais. Assim, a faina do bacalhau por marítimos e navegadores portugueses nos bancos pesqueiros da Terra Nova, marca uma presença histórica muito mais antiga que a formação do grande país, que é hoje o Canadá.

Já anteriormente, o navegador João Fernandes Lavrador havia percorrido estes mares, durante cerca de três anos (1492-1495), juntamente com Pedro de Barcelos, e tem o seu nome registado no Norte do Canadá (Labrador).

As regiões da Terra Nova e do Labrador, no extremo nordeste da América do Norte, nunca chegaram efectivamente a ser colonizadas pelos portugueses, apesar de várias viagens de exploração realizadas àqueles mares e territórios em finais do séc. XV e princípios do séc. XVI.

## **2- A Evolução da Pesca do Bacalhau**

### **2.1- A Pesca À Linha Nos Dóris**

Na zona do Atlântico Noroeste, tanto a Gronelândia, como as costas do Labrador, da Terra Nova e da Nova Escócia, eram frequentadas e exploradas por navegadores, e sobretudo por pescadores de várias nacionalidades, pelo menos desde o séc. X.

Também os pescadores portugueses, incluindo os algarvios, já no princípio do séc. XVI utilizavam na Terra Nova a conservação do peixe em salmoura, ou pelo processo de secagem, técnicas existentes no território do Sotavento algarvio, desde o período da ocupação árabe.

O rei D. Manuel I, em 1506, certamente por a pesca longínqua desta espécie, também designada por **faina maior**, estar a ser rentável, pelo seu alvará de 14 de Outubro daquele ano, mandou cobrar o dízimo da pesca da Terra Nova nos portos de Aveiro e Minho.

O nome de faina maior, tem também a ver com o facto de ser praticada muito para além do espaço europeu, já em território do Círculo Polar Ártico.

Nesta época, no séc. XVI, o **mestre** era o único responsável a bordo dos barcos (lugres), também designados por veleiros, destinados à pesca na Terra Nova, visto ainda não se conhecer os ofícios e funções de piloto e de contramestre.

Mais tarde, durante o período de ocupação filipina (1580-1640), verificaram-se consequências muito desastrosas para este importante sector da actividade económica portuguesa, que praticamente desapareceu.

As reformas ao tempo do Marquês de Pombal, e da rainha D. Maria I, pouca ou nenhuma influência tiveram para a recuperação da pesca do bacalhau. Por outro lado, as invasões francesas no início do séc. XIX, também não facilitaram o relançar deste sector da economia.

Assim, a faina maior só seria reatada em 1835, quase dois séculos depois dos “Filipes” terem sido expulsos do Reino, em grande parte devido à acção da Companhia de Pescarias Lisbonense, que contratou marítimos sobretudo da zona da Trafaria e da Fuzeta.

A grande empresa lisboeta, que na altura ficou com o monopólio desta indústria, enviou no ano de 1848 aos bancos pesqueiros da Terra Nova 19 veleiros, com o total de 325 homens. Contudo, a Lisbonense viria a abandonar a pesca do bacalhau na campanha de 1857, devido ao agravamento das leis e impostos sobre este sector.

Cerca de quinze anos depois, inicia-se novo ciclo no monopólio da pesca do bacalhau, que volta a desenvolver-se com dois importantes armadores:

- Bensaúde & C<sup>a</sup>, dos Açores, que em 1872 envia da Ilha do Faial, dois veleiros (O Creoula e o Gaselle) para a faina maior. Mais tarde, esta empresa transferiu as suas instalações de secagem para a zona do Barreiro, por causa das más condições climáticas na ilha.

A família Bensaúde, era originária de judeus marroquinos, e teve grande influência na economia dos Açores.

- Mariano & Irmão, da Figueira da Foz, que em 1884 começa a dedicar-se a esta faina, com dois veleiros (Júlia 1<sup>a</sup> e Júlia 2<sup>a</sup>). Tal como a firma Bensaúde, este armador tinha os seus navios registados no porto de Lisboa.

Por volta de 1901, terminou o monopólio destas empresas, permitindo o aparecimento de vários novos armadores, e a consequente expansão da frota bacalhoeira. Assim, na campanha de 1902, já participaram 15 navios.

Durante o período da I Guerra Mundial (1914-1918) há decréscimo na pesca do bacalhau, com menos navios a operar. Mas na campanha de 1917, a pesca do bacalhau ainda empregava o total de 1400 marítimos.

Contudo, no ano seguinte, apenas zarparam 11 veleiros para a Terra Nova.

Entre 1910 e 1916, foi totalmente impossível arriar os dóris devido ao mau tempo, em média 25 dias por campanha, as quais foram inferiores a quatro meses, devido às condições muito agrestes. Em condições aceitáveis, as campanhas duravam seis ou sete meses.

Mas depois a situação melhorou bastante, e em 1922 já seguiram 62 navios, número que subiu para o máximo de 65 lugres no ano de 1924.

No princípio dos anos 30 do séc. XX, a pesca longínqua atingira um processo de crise acentuada. Por isso, o bacalhau que faltava nos bancos da Terra Nova, começou a ser procurado na Gronelândia.

Designavam-se por **bancos** os locais de pesca que eram menos profundos.

Esta mudança de bancos pesqueiros, ficou a dever-se a uma arrojada iniciativa do capitão João Pereira Cajeira, na campanha de 1930. Seguiu então, tendo por piloto João Fernandes Martins (conhecido por Britaldo), num simples veleiro, o “Santa Mafalda” sem motor para propulsão mecânica, nem equipamento para ligações via rádio.

Disponha apenas de uma simples carta do Atlântico Norte, e de algumas informações que tinha recolhido em França; rumou mais para Norte, procurando novos bancos, já nos mares da Gronelândia.

O objectivo não foi totalmente alcançado naquele ano, mas repetiu-se no ano seguinte com sucesso, quando aquele capitão, acompanhado por outros três barcos vindos de Aveiro, traçou em definitivo o alargamento das áreas da pesca longínqua portuguesa. Estes lugres foram o “Santa Joana”, o “Santa Isabel” e o “Santa Luzia”.

Por volta de 1930/31, começou a acentuar-se uma crise nesta importante actividade, devido a uma queda brusca do preço do bacalhau e, ao mesmo tempo, a falta de peixe nos bancos da Terra Nova.

A frota portuguesa passou então a pescar, no início da temporada na costa da Terra Nova, subindo depois até aos mares da costa Oeste da Gronelândia, para operar em bancos pesqueiros já na zona do Círculo Polar Ártico.

Os navios bacalhoeiros largavam normalmente de Lisboa durante o mês de Abril, ou princípios de Maio, seguindo para os pesqueiros, nomeadamente no “grande banco” da Terra Nova, onde permaneciam até finais de Maio ou princípios de Junho.

Depois, dirigiam-se para os grandes portos marítimos de North Sydney (Nova Escócia), ou St. John's (S. João da Terra Nova), onde faziam escala, pois eram importantes portos de apoio e de abrigo, conforme as necessidades de abastecimento de isco, reparações, assistência a tripulantes doentes, e outros serviços.

Continuando o percurso pelos bancos pesqueiros, a chegada dos lugres à Gronelândia ocorria em meados ou finais de Junho, onde ficavam a pescar até Agosto. Caso não enchessem os porões nestes mares, teriam de voltar à Terra Nova para mais capturas desta espécie, e só então regressavam a Portugal, normalmente em Novembro.

Com esta mudança de pesqueiros, foi também introduzida nesta época uma técnica diferente para as capturas desta espécie pelos pescadores portugueses; trata-se da utilização do **trole**, aparelho há muito usado sobretudo por franceses e canadianos.

O trole é uma linha munida de vários anzóis, que se estende no fundo do mar, e depois é recolhida ao fim de um menor ou maior espaço de tempo, consoante a percepção que o pescador tem do evoluir das capturas (normalmente de 1 a 3 horas).

Os pescadores que no início usavam uma só linha, com 40 ou 50 anzóis, passaram a poder utilizar por vezes 20 ou 25 linhas. Contudo, o processo de adopção do sistema trole na faina maior foi lento, pois necessitava de uma aprendizagem e prática, que só ao longo dos anos se foi materializando.

Até inícios do séc. XX, a tripulação dos navios bacalhoeiros era constituída pelos seguintes elementos:

**capitão, piloto, marinheiros-pescadores, cozinheiro e um ou dois moços de bordo (noviços, que serviam normalmente de ajudante).**

Os capitães e os pilotos dos navios bacalhoeiros eram, na sua maioria, da zona de Ílhavo. Antes da organização corporativa da pesca, a tripulação de um ano, era praticamente igual à da campanha anterior.

O piloto era responsável pela navegação, mas quando chegava à zona do pesqueiro, passava também a ter a seu cargo a gestão da limpeza e organização do convés, de modo assegurar a recepção do peixe que ia ser capturado.

Havia, sobretudo antes de 1937, uma tradição familiar e de fidelidade ao lugre bacalhoeiro. De facto, um pescador para mudar de navio, teria de ter passado um ano sem embarcar, ou então mediante uma carta do armador a autorizar a cedência, que só era concedida se fosse de comum acordo, ou comunicada antes de Janeiro.

Nos inícios do séc. XX, há referência à função de **mestre de pesca**, que funciona como chefe e engajador dos pescadores participantes na campanha; de facto, como ele próprio pescava, era bom conhecedor das capacidades dos marinheiros, e o melhor aferidor das qualidades necessárias a uma vida duríssima no mar.

Também por esta época, existe referência a um oficial (cujas funções não eram especificadas), além do capitão e do piloto. A situação comum destes oficiais, era a de não pescarem, mas serem conhecedores das manobras de navegação em alto mar.

Quando da criação do Grémio, em 1935, foi instituído um quadro relativo a estes profissionais dos navios onde consta o **imediato**, ocupando na hierarquia dos oficiais a bordo, o segundo posto, logo abaixo do capitão.

Mais tarde, passou a haver também nos navios bacalhoeiros, o lugar de **contramestre**, que surge nas décadas de 40 e 50 do séc. XX. O contramestre também pescava, e quando era a altura de distribuir os dórís, só ele podia escolher o seu, enquanto que para os outros pescadores os dórís eram sorteados.

Além da pesca, competia ao contramestre superintender todas as operações realizadas no convés, como dirigir a limpeza, o empilhamento dos dórís, reparações várias, ou ainda instruir os demais pescadores em princípios e normas de marinhagem.

A frequência do curso prático de marinheiro, na Escola Profissional de Pesca do Grémio dos Armadores (criada em Lisboa na década de 40), conferia a entrada directa no sistema de pesca do bacalhau, como **moço de bordo**, sendo obrigatório a participação em duas campanhas consecutivas.

Tendo por base os resultados da pesca e a sua experiência no mar os pescadores eram divididos em várias categorias, sob a alçada do Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau.

Assim, entre os marinheiros-pescadores, havia os troteiros, os escaladores, os salgadores, os pescadores maduros e os verdes. Os “troteiros”, eram os pescadores que degolavam e abriam o bacalhau; os “escaladores”, eram os pescadores que com uma faca de um só gume, abriam o peixe e o limpavam, tirando-lhe a parte superior da espinha.

Eram designados por “verdes”, aqueles que embarcavam pela primeira vez, e que se iniciavam na pesca à linha.

Competia ao capitão do navio, pelo menos até à campanha de 1934, recrutar a respectiva tripulação, proveniente de várias localidades do País, com o apoio de um engajador, que fosse um homem conhecedor dos meios piscatórios, normalmente um mestre de pesca ou um contramestre.

Os capitães, normalmente eram homens duros e autoritários, com formação militar e não académica, que por vezes tratavam a tripulação do navio como se tratasse de um regime militar.

Uma das principais obrigações do capitão do navio bacalhoeiro, era registar no livro designado “Diário de Pesca”, os quantitativos conseguidos por cada pescador, bem como as zonas de pesqueiro, a profundidade a que se pescava, e a temperatura da água.

Eram dados essenciais para se proceder ao balanço final da campanha, e prestar contas, quer aos armadores quer aos pescadores.

Os pescadores recebiam um adiantamento em dinheiro para o suporte da família; metade do adiantamento era pago em Fevereiro, e o restante no acto da matrícula para a campanha.

No entanto, a partir da campanha de 1937, as condições de trabalho, e em particular a forma de cálculo dos salários dos pescadores, passou a ser fixada unilateralmente pelo Grémio.

Um pescador para mudar de armador na faina do bacalhau, teria de ter passado um ano sem embarcar, ou então ter uma carta do armador a autorizar a sua cedência para outro navio, que só era concretizada se a mudança fosse de comum acordo, ou comunicada antes de Janeiro.

No passado, após a partida dos homens para a pesca do bacalhau, muitas das suas mulheres recolhiam-se em casa, de onde raramente saíam. Os quadros eram retirados das paredes, e “desmanchava-se” a casa, como se dizia então.

Era uma espécie de luto, que se instalava pelo mês de Abril ou Maio, e que só terminava em Outubro ou Novembro, com o regresso dos pescadores da frota bacalhoeira, que também era conhecida por “frota branca”.

Em cada lugre, o número indicativo dos **dóris** era sorteado entre os pescadores, mas o número 13 nunca era atribuído, porque era sinónimo de azar. Só o contramestre, quando pescava no dóri, é que escolhia o seu número, sem entrar no sorteio.

Cada pescador, encarregava-se exclusivamente do seu dóri, até ao fim da campanha; em cada dia de capturas, o pescador tinha que retirar tudo do interior do bote, ou seja bancos, apoios para os remos e mastro, e outros apetrechos para a faina.

Em todos os dias de faina, o pescador tinha que equipar o seu dóri. Isto, porque os botes (dóris) eram empilhados dentro do navio, completamente vazios, para aproveitamento de espaço. O interior do dóri é dividido em três partes, por meio de anteparas amovíveis, por forma a poderem encaixar uns noutros quando se arrumam a bordo.

Os pescadores chegavam a trabalhar 20 horas por dia, a maior parte do tempo em pé, contando com a faina nos dóris, e depois as tarefas de salgador ou escalador, a bordo do navio. No curto período de repouso, dormiam vestidos, retirando apenas o oleado e as botas, que ficavam penduradas por fora do beliche, e secavam como o calor do fogão a carvão.

Para içar e arriar os dóris era utilizado um equipamento designado por **teque**.

Com o baloiçar do navio, havia perigo quer na manobra de descida quer no içar dos dóris, bem como na descarga do peixe para a embarcação.

Antes de arriar, cerca das 4 ou 5 horas da manhã, veste-se a roupa de oleado, e o cozinheiro aviava o pessoal, normalmente umas postas de peixe frito, pão, azeitonas, café e uma garrafa de água; por vezes ao almoço, no bote, comia-se uma fatia de fiambre ou marmelada, e uma conserva de atum.

Quanto ao jantar, já a bordo do navio, o que se comia era quase sempre bacalhau, umas vezes frito, outras vezes cozido. Mas nalguns dias, também era servido feijão com chispe, à base de carne de porco salgada, proveniente da Argentina.

Fazia ainda parte da alimentação da tripulação, a chamada “chora”, que era uma sopa feita à base de cabeças de bacalhau. Quanto ao pão, era feito de farinha de trigo americano, sendo amassado a bordo, com água salgada.

Os dóris tinham 4 a 5 metros de comprimento, e pesavam entre 80 a 100 Kg; cada dóri tinha capacidade para levar pelo menos 300 Kg de peixe.

Na pesca à linha, assim que se apanha o peixe, ainda a bordo do dóri o pescador cortava à faca a ligação anterior dos opérculos, local de passagem dos grossos vasos cefálicos, a fim de sangrar o peixe ainda vivo, pois as contracções musculares provocam uma maior expulsão do sangue. Diminui-se, assim, o risco de putrefação do peixe.

Raras vezes, a pesca se fazia com tempo regular. A maior parte dos dias pescava-se com vaga e ondulação forte, que constantemente balouça a pequena embarcação. Um cachão de mar, nalguns casos podia virar o bote, e a tragédia acontecia, pois dentro da água gelada os homens não aguentavam mais que alguns minutos.

Por outro lado, as linhas de pesca sempre a correr pelos dedos, o frio intenso e a água salgada, muitas vezes criavam freiras e feridas nas mãos dos pescadores. Outra ameaça é a dos icebergues, grandes montes de gelo, que à noite ou com nevoeiro se tornam perigosos.

Por vezes, os pescadores eram obrigados a abandonar a faina, e fugir para bordo do navio, ao despontar de uma tempestade com chuva forte e nevoeiro, que ameaçava afundar os botes e os seus tripulantes no mar gelado, em zonas próximas do Círculo Polar Ártico.

Quando os dóris se perdiam do navio, devido a tempestades ou nevoeiro cerrado e húmido, procuravam orientar-se a partir do som do sino do seu navio, que os chamava. O pescador perdido, que não encontrou o lugre, tem de fundear o bote e passar a noite na frágil embarcação.



Na manhã seguinte, se o nevoeiro continua, o pescador pega novamente nos remos, ou iç a vela, e guiado mais pelo instinto do que por qualquer outra indicação, procura o seu navio ou outro nas proximidades que o recolha.

No período de 1929 a 1934, construíram-se apenas 4 navios bacalhoeiros, sem que o seu fabrico representa-se qualquer progresso importante na melhoria do equipamento e dos métodos de pesca.

Por volta de 1935, começaram a surgir os navios-motores, em substituição dos simples veleiros (lugres). Mas depois, em meados do séc. XX, assistiu-se à substituição tanto dos veleiros como dos navios-motores, por arrastões.

Assim, entre os anos de 1946 e 1951, o número de veleiros (lugres) desceu de 47 para 42 veleiros, enquanto que o número de arrastões para a pesca do bacalhau, aumentou de 6 unidades em serviço no ano de 1946, para 20 arrastões na campanha de 1951.

Os últimos dos antigos veleiros (lugres) deixaram de ir aos mares da Terra Nova, Labrador e Gronelândia, por volta do ano de 1958.

No regresso da campanha, a chegada dos navios bacalhoeiros a Portugal, ao seu porto de origem, era motivo de grande alegria para os pescadores, e seus familiares que os esperavam no cais.

Contudo, por vezes, para alguns dos familiares também eram momentos de tristeza, quando o navio entrava na barra com a bandeira a meia-adriça, sinal de que alguém havia desaparecido no decorrer de campanha.

Durante os meses que iam de Novembro a Abril, ou seja no período de permanência em portos portugueses, procedia-se às reparações necessárias no navio, resultantes da utilização na campanha anterior, e obras de beneficiação, como limpeza, pintura, conserto de velas, etc.

Estes trabalhos eram geralmente dirigidos pelo capitão, que contava para a execução dos mesmos com a mão-de-obra de 2 ou 3 marinheiros.

## **2.2- A Organização Corporativa da Pesca**

Um dos primeiros passos do governo do Estado Novo para a integração da pesca do bacalhau num sistema corporativo, foi a publicação do Decreto nº 13.441, de 8 de Abril de 1927. Dizia este diploma:

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

Estes seriam considerados como desertores, sendo punidos pelas autoridades marítimas e compelidos a embarcar (Artº 19º do Decreto 13.441)”

Os pescadores de bacalhau que cumprissem seis campanhas consecutivas ficavam dispensados do serviço militar, passando a constar directamente nas tropas de reserva, sendo assim considerados com o serviço militar obrigatório cumprido.

Pode considerar-se 1934, como o ano do início da reorganização da pesca do bacalhau, passando a inserir-se no sistema corporativo. O primeiro sinal é dado pelo Decreto-Lei nº 23802, de 27 de Abril, onde se reuniam todas as disposições em vigor sobre empréstimos a conceder pelo Estado aos armadores da pesca do bacalhau.

A segunda medida legislativa, foi o Decreto nº 23.968, de 5 de Junho do mesmo ano, pelo qual se criou a Comissão Reguladora da Pesca do Bacalhau, que tinha por funções regular não só as operações do comércio do bacalhau pescado por armadores nacionais, mas também a importação do bacalhau.

Também por forma a controlar a actividade dos importadores e armazenistas, foi criado pelo Decreto-Lei nº 24.499, de 19 de Outubro de 1934, o Grémio dos Importadores e Armazenistas de Mercarias, que viria a ser remodelado dois anos mais tarde.

Igualmente dentro do espírito de regime corporativo foi criado pelo Decreto-Lei nº 26.106, de 23 de Novembro de 1935, o Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau. Este organismo, passou a centralizar todos os poderes relativos ao recrutamento de mão-de-obra e condições de trabalho.

Estabeleceu-se então, um regime transitório para o sector do comércio desta espécie, até que, mais tarde, é publicada outra medida corporativa, pelo Decreto-Lei nº 27151, de 30 de Outubro de 1936, que regulamenta definitivamente o exercício do comércio de bacalhau.

O governo de Salazar, fazia propaganda dirigida às mulheres dos pescadores de bacalhau, com a colaboração da Junta Central das Casas dos Pescadores, dirigida por Henrique Tenreiro, homem forte da Marinha e do Estado Novo, no sentido de não procurarem emprego no mercado de trabalho, mas sim de se dedicarem à igreja, às tarefas domésticas, e a temas como a alimentação infantil e educação de crianças.

Continuando o desenvolvimento da política corporativa para controle da pesca longínqua, o governo de Salazar constituiu, em 26 de Julho de 1938, a Cooperativa dos Armadores dos Navios de Pesca do Bacalhau.

O seu objectivo principal, era fornecer aos associados todos os materiais necessários para o exercício da pesca longínqua, e adquirir, preparar, e congelar o isco utilizado pela frota bacalhoeira.

Pouco depois, em Janeiro de 1939, foi criado pelo governo salazarista o jornal “O Pescador”. Este periódico, juntamente com o “Boletim das Pescas”, que eram editados e apoiados pela Organização das Pescas, divulgavam a política económica e social do Estado Novo, de carácter corporativo, para o sector das pescas.

A esta altura existia na zona de Alcântara, em Lisboa, um edifício com instalações de apoio à pesca do bacalhau, que era conhecido por Palácio do Bacalhau.

Quanto ao isco, normalmente levava-se sardinha de Lisboa, que era armazenada no navio. Depois, já na Terra Nova, entrava-se no porto de St. John's para abastecer de sardinha e lula, e mais tarde, demandava-se North Sidney (Nova Escócia), para adquirir cavala, que também era um bom isco.

Por vezes, também se capturavam cagaras, que é uma espécie de gaivota, da qual se aproveitavam as pernas e as tripas para servir de isco. Como isco, utilizava-se ainda o “clam”, um marisco importado dos E.U.A.

No ano de 1942, por iniciativa do Estado, começou-se a construir novos navios para a pesca do bacalhau, sendo abandonadas as embarcações com motor a vapor, e surgindo também alguns navios arrastões.

Assim, a pesca à linha começou a ser substituída por redes de arrasto, através de navios equipados para esta arte. Para isso, os lugres a motor foram sendo transformados em arrastões, e foram também sendo construídos novos navios, já do tipo arrastão.

Contudo, em meados dos anos 50, e até 1960, o governo optou por não autorizar a construção de novos arrastões, que não se destinassem à substituição de arrastões afundados.

No entanto, é aqui de salientar que, se não fosse o caso do Estado ter suportado os elevados prejuízos resultantes nalgumas campanhas, os armadores não tinham condições financeiras para continuar na pesca do bacalhau.

Com efeito, caso os navios não viessem com o porão cheio de peixe, o Fundo de Compensação (financiado pelo Estado), nunca deixava as contas de exploração da campanha apresentarem saldos negativos.

### **2.3- A Crise da Pesca do Bacalhau**

A pesca longínqua portuguesa perdia, pouco a pouco, posição face à concorrência das frotas modernas de outros países, bem equipadas, com apoio científico, técnico, e até diplomático naquela região.

A crise na pesca do bacalhau ia-se agravando, e dos 43 navios presentes na campanha de 1930, apenas 21 navios (cerca de metade da frota) vieram a participar na temporada de 1931.

Mais tarde, uma das causas desse manter a crise tem a ver com o facto de, sobretudo durante a década de 60, os navios passarem a ter tripulações e pescadores que incluíam muitos jovens inexperientes, que procuravam fugir à guerra de África.

Com efeito, realizando seis ou sete temporadas na faina maior, na Terra Nova e Gronelândia, ficavam com o serviço militar cumprido, segundo a legislação em vigor.

Já no ano de 1943, havia relatórios que apontavam que uma das causas importantes para a crise no sector, era o estado de envelhecimento da frota bacalhoeira.

Outros factores da crise, foram a má administração, a falta de competência técnica, o baixo rendimento da pesca e o mau tratamento do peixe depois de capturado e durante e durante a fase de secagem.

Desde o início dos anos 60, que as temporadas foram cada vez menos rentáveis, e a partir de 1968, a ruína da indústria bacalhoeira iria processar-se de forma contínua. No entanto, na campanha de 1969, ainda operaram 30 navios de pesca à linha e 45 arrastões.

Por outro lado, as restrições à pesca em águas internacionais, ampliada a partir dos anos 70 devido à escassez de recursos biológicos, e a crescente competição internacional, são algumas das principais causas de ordem externa para o acentuar da crise e decadência desta actividade.

No que diz respeito à pesca à linha, terminou por volta de 1974. Na campanha desse ano, fazem a última viagem apenas 3 navios-motores, sendo que dois deles se perderam devido a incêndio. Completaram a frota bacalhoeira, 41 arrastões, e 14 navios com sistema de redes de emalhar.

Quanto à prática da pesca com redes de emalhar, a produção mostrou ser inferior aos outros dois métodos (à linha e arrasto). Com efeito, o sistema de emalhar tinha uma limitação importante, pois apenas podia ser exercida com melhor rendimento durante a noite.

### **3- O Navio-Hospital “Gil Eanes”**

Durante muitos anos, a assistência médica e apoio social que os pescadores recebiam na faina do bacalhau, foi sempre rudimentar. Com efeito, a farmácia de bordo e a competência e conhecimentos do capitão nesse domínio eram reduzidos.

Por outro lado, nem sempre se previa a tempo os acordos necessários para que os pescadores pudessem beneficiar dos serviços dos barcos franceses que se deslocavam aos bancos pesqueiros para apoiar a sua frota, no que se refere à assistência médica e social.

Só em 1923, pela primeira vez o navio “Carvalho Araújo” se deslocou à Terra Nova, com um serviço médico e de correio a bordo.

Mais tarde, foi decidido adaptar o navio “Gil Eanes”, para poder ser utilizado na assistência à pesca do bacalhau. Fez a primeira viagem na campanha de 1927, tendo partido de Lisboa a 16 de Maio. Mas nos anos seguintes interrompeu o serviço humanitário, sendo usado para outras tarefas, e só esporadicamente ia para a Terra Nova.

Por exemplo, durante o ano de 1931, o “Gil Eanes” andou por Cabo Verde e por Timor, transportando presos políticos que seguiam de Lisboa para o degredo.

Na Gronelândia, havia o porto marítimo de Holsteinsborg (actual Sisimiut), cuja localidade tinha um pequeno hospital, mas a entrada neste porto de abrigo era difícil, pois existiam muitas rochas que dificultavam a navegação. Mas ainda assim, foi muito utilizado pelos navios portugueses.

Também o hospital de St. John's na Terra Nova serviu muitas vezes para a assistência às tripulações dos navios bacalhoeiros.

Foi apenas a partir do ano de 1937, que os pescadores e restantes tripulantes da frota bacalhoeira portuguesa, passaram a ter assistência médica e social regular, através do navio-hospital "Gil Eanes", que permanecia na região dos mares da Terra Nova e Gronelândia durante a época da faina maior.

Este navio-hospital dispunha também de um capelão a bordo, para celebrar missa, e dar apoio aos doentes, na área social e religiosa.

Segundo os registos disponíveis, cerca de 15 % dos pescadores eram vítimas de acidentes em cada campanha, e destes, um grande número ficava com incapacidade permanente. As consultas médicas mais frequentes no navio "Gil Eanes" eram para doenças no aparelho respiratório e digestivo, furunculoses e reumatismo.

Normalmente morriam na faina 3 a 5 tripulantes por campanha. Mas houve situações trágicas, como naufrágios e bombardeamentos, em que o número de desaparecimentos foi enorme.

No entanto, o "Gil Eanes" servia igualmente para manter "detidos" os pescadores ou outros tripulantes, castigados pelo capitão (era o comandante do navio bacalhoeiro), por infrações de âmbito laboral ou outras, que no entender deste oficial fossem graves.

Apesar da assistência médica existente, ocorreram muitas mortes na faina da pesca do bacalhau, sobretudo devido a naufrágios. Muitos portugueses foram sendo enterrados na Terra Nova, principalmente em St. John's, e noutras localidades junto à costa do Canadá e da Gronelândia.

Mas com o passar dos anos, as intempéries e o abandono, deixaram sem identificação a maioria das sepulturas, adornadas normalmente apenas com uma cruz de madeira.

É aqui de mencionar, que o canadiano Jean-Pierre Andrieux angariou fundos para construção de um monumento, que se encontra no cemitério cristão de São João da Terra Nova, em memória dos pescadores portugueses desaparecidos na faina maior.

#### **4- A Bênção dos Navios Bacalhoeiros**

Também a partir do ano de 1937, iniciou-se a realização da cerimónia que ficou conhecida por "bênção dos bacalhaus", um ritual que haveria de se celebrar durante muitas temporadas de pesca.

Em 1938, a cerimónia foi efectuada a bordo do navio "Creoula", e nos anos seguintes no Mosteiro dos Jerónimos, ou em grandes cenários preparados em frente ao rio Tejo. Era uma grandiosa festa, cheia de discursos de circunstância, mas que escondiam a dureza e o risco de vida, a que estavam sujeitos os pescadores durante a faina a bordo dos dóris.

Depois da celebração da missa, procediam à bênção, e a seguir uma delegação de pescadores ia apresentar cumprimentos de despedida a Salazar, enquanto esteve no poder, e mais tarde a Marcelo Caetano.

Por outro lado, os capitães ouviam uma preleção de Henrique Tenreiro, mas em privado.

Estas cerimónias terminavam com a distribuição de medalhas aos melhores pescadores, e por vezes, com um espectáculo de variedades, com base no folclore-nacional-cançonetismo no Coliseu dos Recreios em Lisboa.

## **5- Museu Marítimo de Ílhavo**

Este importante museu foi criado na cidade de Aveiro, a 8 de Agosto de 1937. Mais tarde, em época mais recente, a 21 de Outubro de 2001, foi inaugurado o novo e belo edifício, construído com linhas arquitectónicas modernas.

Cerca de quatro anos depois, em 2005, iniciou-se um projecto de arquivamento e construção de memórias da pesca do bacalhau, feita por homens e navios portugueses que operaram no Atlântico Norte, constituindo assim, o Arquivo de Memórias da Pesca do Bacalhau.

Do seu valioso espólio documental, constam imagens e memórias da faina da pesca do bacalhau, de antigos armadores e empresas, bem como de instituições corporativas do tempo do Estado Novo.

No Museu Marítimo de Ílhavo, é também possível ler e ter conhecimento de ocorrências e tragédias, bem como descrições de antigos pescadores da pesca longínqua desta espécie, tão apreciada em Portugal, incluindo pescadores da Fuzeta.

Um dos trabalhos mais valiosos desenvolvidos pelo Museu, é a organização de mini fichas de pescadores, onde é possível identificar, no caso da Fuzeta, marítimos que nasceram desde a década de 1870.

Nesse ficheiro, vem mencionado o nome, a data de nascimento, o estado civil, a morada, e o número e data de emissão da cédula marítima de cada pescador.

Em Novembro de 1990, tomou posse como Directora do Museu Marítimo de Ílhavo, a Dr.ª Ana Maria Simões da Silva Lopes.

## **6- A Participação dos Pescadores da Fuzeta**

É muito antiga a participação dos pescadores algarvios (**Fuzeta**) na faina longínqua desta espécie, tendo começado a intensificar-se a partir do princípio do séc. XX, vindo a ter grande influência na vida desta então povoação piscatória.

Mas já desde meados do séc. XIX, que há referência a marítimos algarvios (Fuzeta) na faina maior. Por exemplo, na campanha de 1848, surgem registos de tripulação algarvia nos seguintes lugres bacalhoeiros: Morea, Lontra, Boa Fortuna, Espadarte, Nova Olinda e Tristão.

Na Delegação Marítima do Porto da Fuzeta, também havia inscrições de pescadores residentes em localidades limítrofes, como Luz de Tavira, Moncarapacho, Bias do Sul, Bias do Norte, Quatrim do Sul, Quatrim do Norte e Quelfes, entre outros lugares.

Assim, até ao ano de 1922, em média iam à pesca do bacalhau, 33 % dos pescadores inscritos na Delegação Marítima da Fuzeta; no período de 1922 a 1936, a participação subiu para 66 % dos inscritos.

Na temporada de 1922, saíram para a faina da pesca do bacalhau na Terra Nova, dois lugres de Portimão, da grande empresa Júdice Fialho, e um lugre da Fuzeta, o **“Senhora do Carmo”**, pertencente à Companhia de Pesca **“A Fuzeta”**, com gerência dos Armazéns Zacarias Mendes Correia. O nome do navio é, sem dúvida, um tributo à padroeira da Fuzeta.

Era um lugre de três mastros, sem motor auxiliar, armado para a pesca nos bancos da Terra Nova, tendo sido construído nos Estaleiros Navais de Gomes & C.<sup>a</sup>, em Ovar, no ano de 1919, sendo registado no porto de Olhão.

Características: comprimento 35 m; boca 8,35 m; pontal 3,75 m; arqueação bruta 211 tons.

O armador **Zacarias Mendes Correia**, nasceu na Fuzeta, a 15 de Março de 1889. Foi cabo marinho na Armada, e depois de cumprido o serviço militar, casou na Fuzeta, com Isabel do Passo Pessoa Correia, em 18 de Novembro de 1914.

Zacarias Correia era proprietário também de outro navio, utilizado em serviços de cabotagem, o **“Senhora de Monserrate”**, registado no porto marítimo de Lisboa.

O bacalhau era descarregado directamente na Fuzeta, onde na época existia uma instalação de seca, situada junto ao actual porto de pesca.

O lugre **“Senhora do Carmo”**, que fez a última campanha no período de Maio a Outubro de 1929, tendo navegado com 39 tripulantes. Utilizou 36 botes (dóris) para a pesca à linha, e durante a campanha pescou cerca de 1285 quintais de bacalhau, tendo conseguido ainda 2500 Kg de óleo de fígado de bacalhau.

Depois, desapareceu da lista dos navios portugueses, e deverá ser o lugre (veleiro), de três mastros, que durante muitos anos esteve encalhado na Praia da Fuzeta, acabando por se desmantelar com o decorrer do tempo, segundo descrição do antigo pescador **Manuel Francisco Chagas**.

Este pescador nasceu na Fuzeta, a 7 de Agosto de 1903, e obteve a cédula marítima com apenas 14 anos de idade; era amancebado com Maria Cláudia, sendo residentes na Rua Direita, na Fuzeta.

Chegou também a haver navios bacalhoeiros de Lisboa, com tripulações quase exclusivamente de algarvios, sobretudo da Fuzeta.

Contudo, nos anos seguintes foram menos pescadores para a faina do bacalhau nos mares da Terra Nova e da Gronelândia, na sequência de alguns factos que desmotivaram os marítimos da Fuzeta para esta actividade de alto risco.

Uma das causas para a falta de interesse dos marítimos da faina do bacalhau, foi a formação do Grémio, em 1935, uma organização corporativa do Estado Novo.

Mas a principal causa foi, sem dúvida, a mobilização à força que ocorreu para a campanha de 1937, na sequência da greve histórica na Primavera desse ano.

O antigo pescador **José Inácio** descreve os acontecimentos ocorridos então na Fuzeta da seguinte forma:

“Nós estamos prontos para ir ao bacalhau mas dêem-nos mais alguma coisa. Tínhamos aqui um sindicato que nunca se chegou a legalizar, e eles vieram. Queriam saber o que se passava dentro do sindicato .... Vieram para arrombar a porta. Foi quando uma mulherzita foi lá abaixo chamar a gente .... E nós viemos todos. Quando chegámos aqui sacaram logo das pistolas.

Há uma mulher que joga a mão ao pulso de um 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 daqui ao correio para cortar os telefones para não vir reforço auxiliar os tipos.”

Acontece que no dia seguinte, a 20 de Abril, na véspera da publicação do Decreto que iria impor a mobilização obrigatória, a localidade piscatória da Fuzeta foi ocupada por forças da GNR, a cavalo, e da PSP, que perseguiram e prenderam pescadores e seus familiares, incluindo mulheres, que haviam apoiado a greve.

Segundo um depoimento do antigo pescador da Fuzeta **Manuel da Hora**:

“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. O Tenreiro é que estava à posse desta coisa toda, e ele é que levava isto lá como ele queria.”

Na sequência dessa enorme acção das forças da autoridade na Fuzeta, ficaram detidas no total 101 pessoas, distribuídas pelos estabelecimentos prisionais de Faro e Tavira.

Acrescente-se ainda, que outros pescadores fuzetenses, que se encontravam em Lisboa, foram detidos no quartel dos Marinheiros, até às vésperas do embarque. Depois, às ordens de Henrique Tenreiro, ali se matricularam compulsivamente, saindo directamente de prisão para o navio bacalhoeiro.

Curiosamente, em 1937, era director das Pescarias, o capitão-de-mar-e-guerra, Marcelino Carlos, um oficial da Marinha natural da Fuzeta.

Nesse ano, o pescador fuzetense **Francisco Sarronca** foi perseguido pela GNR, sendo detido nos sapais junto da Ria Formosa; este marítimo, tinha apoiado a greve contra a mobilização forçada para a pesca do bacalhau. A seguir, foi matriculado num navio que não conhecia, com um capitão para ele desconhecido, partindo novamente para a faina maior.



De novo na Terra Nova, tinha a bordo apenas um antigo companheiro, o trotreiro (degolador) Sebastião, natural de Ílhavo. Durante dois anos foi castigado com a dura tarefa de salgador, em que se trabalha de cócoras no porão do navio, distribuindo o sal pelos peixes dispostos às camadas.

Só na campanha de 1939, na altura em que começava a II Guerra Mundial, Francisco Sarronca teve ordem para voltar à sua condição de pescador nos dórís.

Mais tarde, Francisco Sarronca haveria de trabalhar na pesca do atum, na Armação do Barril, bem próximo de sua casa na Fuzeta.

Outro motivo, foi a organização corporativa que se ia apoderando da estrutura bacalhoeira, como a criação do Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau.

Na campanha de 1950, a bordo do navio “Argus”, conforme relatou o capitão da Armada Allan J. Villiers, de origem australiana, que fez a viagem a convite do embaixador Pedro Teotónio Pereira, participaram os seguintes pescadores da **Fuzeta**:

João de Oliveira Júnior, Manuel Martinho de Sousa, Salvador Martins e o seu irmão Joaquim Estrela, Joaquim Faleiro, Inácio José, e o velho marítimo António Rodrigues “Farroba”, que fazia a sua 42ª campanha do bacalhau.

António Rodrigues nasceu em Olhão, a 13 de Setembro de 1889, e em 1914 casou com D. Maria do Ó, sendo residentes na Fuzeta; era portador da cédula marítima nº 922, emitida pela Capitania do Porto da Fuzeta.

Na sequência desta viagem, Allan Villiers, que era também repórter da conceituada revista Nacional Geografic, escreveu um importante livro sobre a faina da pesca do bacalhau onde enaltece a valia e as qualidades dos pescadores da Fuzeta, referindo-se sobretudo a “**Laurencinha**”, campeão da pesca do bacalhau.

Este trabalho, publicado em 1951, e intitulado “A Campanha do Argus”, veio a tornar-se um clássico da literatura marítima mundial.

Cerca de três anos depois da viagem, em finais de Maio de 1953, este oficial e repórter australiano visitou o Algarve, a convite das autoridades oficiais, sobretudo para ter conhecimento ao vivo da “tourada do mar”, que era uma operação bastante sangrenta, do içar dos atuns capturados nas armações para dentro dos barcos.

Nessa altura, deslocou-se também à Fuzeta, localidade piscatória do Sotavento algarvio, pois era a terra que simbolizava a faina da pesca do bacalhau.

Só a partir do ano de 1952, voltou a subir o número de pescadores da Fuzeta na faina maior. De facto, entre 1952 e 1960, a média foi de 73 % dos matriculados na Delegação Marítima, sendo o ano de 1953 o que deu mais homens para a pesca do bacalhau, atingindo a percentagem de 89 % dos inscritos.

A maioria dos pescadores da Fuzeta, fez mais de 25 campanhas, tendo o máximo sido de 42 viagens para os mares da Terra Nova e Gronelândia.

Mais tarde, a partir de 1965, o abandono da pesca do bacalhau foi um processo muito rápido. A partir de 1969, nenhum dos pescadores matriculados na Delegação Marítima da Fuzeta seguiu para a zona do Ártico.

A Fuzeta foi, proporcionalmente, a localidade piscatória do País que mais homens forneceu para a pesca do bacalhau. Os pescadores da Fuzeta eram muito conhecidos, e distinguiam-se na faina do bacalhau, conforme salientou o rei D. Carlos I, que no ano de 1908 visitou esta localidade piscatória.

Na longínqua temporada de 1922, saíram para faina do bacalhau na Terra Nova, dois lugres de Portimão, da empresa Júdice Fialho, e um lugre da Fuzeta, o **“Senhora do Carmo”**, de Zacarias Mendes Correia; o nome do navio é, sem dúvida, um tributo à padroeira da Fuzeta.

Este armador e empresário da Fuzeta, era proprietário também do navio de cabotagem **“Senhora de Monserrate”**, registado no porto de Lisboa.

O bacalhau era descarregado directamente na Fuzeta, onde na época existia uma instalação de seca, situada junto ao actual porto de pesca.

O lugre **“Senhora do Carmo”**, que fez a última campanha de Maio a Outubro de 1929, com 39 tripulantes, deverá ser o navio que durante muitos anos esteve encalhado na Praia da Fuzeta, acabando por se desmantelar com o decorrer do tempo, segundo descrição de vários antigos pescadores da Fuzeta.

No ano de 1938, encontrava-se pronto no Ministério das Obras Públicas (MOP), um projecto para casas de habitação económica, destinadas a pescadores de bacalhau e outras espécies, a construir na Fuzeta, e noutras localidades piscatórias no Centro e Norte do País.

Entre os antigos pescadores da Fuzeta, é de referir também, entre muitos outros, o Manuel da Ora, o José Inácio, e sobretudo Francisco Emílio Baptista, mais conhecido por **Laurencinha**.

Esta actividade na Terra Nova e Gronelândia, foi muito importante para o desenvolvimento da Fuzeta, e da sua freguesia, com os ganhos que os marítimos conseguiam.

Contudo, é aqui de registar, que no regresso de cada campanha alguns pescadores gastavam rapidamente o dinheiro, em rodadas de copos com amigos, em festas e outras diversões. Depois, chegavam a pedir fiado na mercearia e no talho, até à próxima faina.

Antes da partida para cada campanha, os pescadores da Fuzeta, e os seus familiares e amigos, rumavam até à Igreja de Nossa Senhora do Livramento, na povoação do mesmo nome, nas proximidades da Ria Formosa, a cerca de 5 Km da Fuzeta, mas já na freguesia da Luz de Tavira. Pediam à Senhora do Livramento, protecção e boa sorte para a longa e perigosa viagem.

Depois de assistirem à missa, homens, mulheres e crianças, festejavam a data com ameijoas criadas na Ria Formosa, preparando ali mesmo, no adro da Igreja, a célebre **“vila de ameijoas”**, um petisco gastronómico maravilhoso, e que neste caso constituía também um ritual.

Um outro ritual, tinha a ver com o facto dos marítimos da Fuzeta que iam à pesca do bacalhau, levarem ao peito o chamado **“breve”**, isto é, um pequeno coração feito de pano, onde se

metia estampas de santos protectores, e nove pedrinhas retiradas da porta da capela de Nossa Senhora do Livramento.

O coração de pano era oferecido pela noiva, ou pela esposa do marítimo, que o devia usar ao pescoço, desde o momento em que saía de casa até ao seu regresso, no final da campanha. O “breve” era decorado com motivos florais, e tinha quase sempre um crucifixo na parte exterior.

Assim, os marítimos da Fuzeta eram devotos à sua padroeira – Nossa Senhora do Carmo, mas também à Nossa Senhora do Livramento.

A partir da temporada de 1968, a maioria dos pescadores da Fuzeta abandonou a faina longínqua, nos mares da Terra Nova e da Gronelândia.

## **7- Naufrágios, Outras Tragédias e Memórias**

No ano de 1942, durante a 2ª Grande Guerra, foram afundados por submarinos alemães dois navios bacalhoeiros portugueses: o “Delães”, de que se salvou toda a tripulação, e o “Maria da Glória”, onde se registaram 36 mortes, ou seja, desapareceu quase toda a tripulação, que era de 44 homens.

No lugre “Delães”, que foi atacado a 11 de Setembro de 1942, a cerca de 600 milhas a Sudoeste da Gronelândia, quando vinha já de regresso da campanha, seguiam 54 homens, que andaram no mar uma noite e um dia, até que foram salvos pelo lugre “Labrador”, que vinha na sua esteira, e de que era capitão António Simões Picado.

Este navio bacalhoeiro pertencia à mesma companhia do “Delães”, a Sociedade Nacional dos Armadores de Pesca do Bacalhau.

Desta tripulação que se salvou, depois do afundamento do navio, faziam parte os seguintes pescadores da Fuzeta:

António de Oliveira, Francisco Baptista Matias, Joaquim Baptista de Oliveira, José Lucas, Manuel Rodrigues da Hora, Joaquim de Jesus Dias e José Pedro de Jesus Dias, e de Olhão o pescador António José.

Quanto à tragédia do **“Maria da Glória”**, que enlutou a então aldeia piscatória da Fuzeta e a sua freguesia, ocorreu no dia 5 de Junho de 1942, cerca das 15,30 horas. Este lugre, de três mastros, havia partido de Lisboa a 19 de Maio, rumo ao Estreito de Davies, no Atlântico Noroeste, em início de faina.

Em face do afundamento, o capitão e os tripulantes foram para os dórís, os quais se dispersaram pela acção das correntes marítimas. Houve apenas 8 sobreviventes, que se encontravam à deriva dentro de um dóri, e foram resgatados dez dias depois por um navio de carga americano, que ali passava ocasionalmente.

Entre os desaparecidos, contavam-se 19 pescadores de Aveiro, 12 da Fuzeta, 1 de Olhão, 2 da Figueira da Foz, 1 da Nazaré e 1 da Póvoa de Varzim.

Indicamos a seguir, o nome e a idade, bem como outros elementos, de cada um dos pescadores da **Fuzeta**, e aqui residentes, que morreram em consequência do afundamento deste navio:

- **Felisberto Pires Flora (54 anos)**, o mais velho dos desaparecidos, nasceu na Fuzeta, a 16 de Janeiro de 1888, tendo casado pela igreja, na mesma localidade, com Maria Inês Pires, em 24 de Dezembro de 1920, sendo moradores na Rua Dr. Miguel Bombarda; tinha cédula marítima desde 17/5/1901, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **José Martins Freirinha (49 anos)**, nasceu na Fuzeta, a 2 de Outubro de 1892, tendo casado com Maria da Graça, na mesma localidade, em 23 de Dezembro de 1916, sendo moradores na Rua das Vinhas; tinha cédula marítima desde 5/10/1924, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **José Francisco da Graça (40 anos)**, nasceu na Fuzeta, a 12 de Março de 1902, tendo casado na igreja da mesma localidade, com Virgínia dos Santos Graça, em 24 de Dezembro de 1924, sendo residentes na Rua das Vinhas. Tinha cédula marítima desde os 13 anos de idade, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta, em 13/6/1915.

- **Júlio da Conceição Simões Júnior (36 anos)**, nasceu na Fuzeta, a 3 de Janeiro de 1906, tendo casado na mesma localidade com Maria Máxima Romeira, em 21 de Novembro de 1932, sendo moradores na Rua Miguel Bombarda; tinha cédula marítima desde 7/8/1918, com apenas 12 anos de idade, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **António Ramos Baló (35 anos)**, de alcunha o “Baló”, nasceu na Fuzeta, a 27 de Janeiro de 1907, tendo casado na mesma localidade com Conceição Luz, em 23 de Dezembro de 1930; tinha cédula marítima desde 12/6/1921, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **José Maduro Viegas (34 anos)**, nasceu na Fuzeta, a 12 de Setembro de 1907, tendo casado na mesma localidade com Cezaltina Alexandre, em 18 de Abril de 1930, sendo moradores na Rua do Carmo; tinha cédula marítima desde 16/8/1920, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **Manuel Ramos Baló (32 anos)**, nasceu na Fuzeta, no ano de 1910.

- **António André Simões (cerca de 30 anos)**, nasceu na Fuzeta, por volta do ano de 1912.

- **João Luís Brázida (29 anos)**, de alcunha o “Pistola”, nasceu na Fuzeta a 13 de Dezembro de 1912, tendo casado pela igreja, na mesma localidade com Maria do Carmo Simões, em 12 de Março de 1936, sendo moradores na Rua das Cercas; tinha cédula marítima desde 19/5/1927, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **Joaquim Lino da Conceição Simões (27 anos)**, nasceu na Fuzeta, a 29 de Setembro de 1914, tendo casado na mesma localidade com Tereza Mendes, em 6 de Dezembro de 1936, sendo moradores na Rua das Cercas; tinha cédula marítima desde 9/3/1927, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **António Luíz Brázida (24 anos)**, nasceu na Fuzeta, a 20 de Abril de 1918, solteiro, residente na Travessa da Boa Vista; tinha cédula marítima desde de 1/7/1935, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

- **Manuel Gualberto Martins (21 anos)**, o mais novo dos desaparecidos, nasceu na Fuzeta, a 28 de Junho de 1920, solteiro, residente na Rua das Vinhas; tinha cédula marítima desde 2/5/1935, emitida pela Delegação Marítima do Porto da Fuzeta.

Por esta relação dos desaparecidos se verifica, inclusive, que houve famílias da Fuzeta que perderam dois elementos nesta tragédia.

Também o governo de Salazar, nunca procurou obter da Alemanha uma justa indemnização de guerra, pelo afundamento dos navios bacalhoeiros.

Em 1982, cerca de quarenta anos depois do afundamento do “Maria da Glória”, ainda um funcionário da Delegação Marítima da Fuzeta, continuava a procurar obter uma justa reforma para algumas das viúvas dos pescadores desaparecidos.

Uma outra tragédia aconteceu com o navio “Maria Carlota”, que se afundou no regresso, em Novembro de 1947, e que trazia uma apreciável carga de bacalhau. Felizmente, a tripulação conseguiu abandonar o lugre, e salvou-se, sendo recolhida por outros lugres que navegavam nas proximidades.

Neste naufrágio, estiveram envolvidos os pescadores da Fuzeta: António Martins Júnior, Paulino Figueira, Domingos Lucas e Manuel José Inácio.

Um outro drama aconteceu com o pescador **José Inácio**, da Fuzeta, quando se encontrava na faina a bordo do seu dóri, e que o descreveu assim, na sua linguagem genuína de marítimo:

“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, puz o queixo na popazinha e esta mão a esta atracando a borda, estava dentro de 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: so 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-me coisas quentes, e no outro dia estive pronto para arriar.”

Recentemente, e neste caso na pesca costeira, no naufrágio da traineira “Ala do Mar”, ocorrido em 5 de Janeiro de 2001, desapareceram no mar os dois tripulantes, Francisco Canas Inácio, de 30 anos, e Júlio Soares, ambos naturais da Fuzeta.

Estes marítimos, tinham saído com a sua embarcação cerca das 8 horas da manhã, e os seus corpos nunca apareceram, tornando o luto ainda mais doloroso para os seus familiares e amigos.

Mas houve outras ocorrências e tragédias na pesca do bacalhau, em que estiveram envolvidos marítimos da Fuzeta, e que a seguir descrevemos alguns dos casos.

Por exemplo, **Francisco Alberto Frazão**, andou na pesca do bacalhau na Gronelândia, e viu a morte muitas vezes à sua frente, na faina a bordo do bote. Este pescador, que nasceu na Fuzeta, a 7 de Agosto de 1935, matriculou-se na Delegação Marítima do Porto da Fuzeta, quando tinha 16 anos, tendo a sua cédula a data de 30 de Maio de 1952.

Um outro pescador da Fuzeta, **José Picoito**, entrou no navio “Creoula”, último bacalhoeiro português, pela mão do pai, pescador e salgador que ali fez tantas campanhas quantas as que o navio conheceu.

Dizia este pescador: “Quem não queria ir à tropa fugia para o bacalhau, era a forma de escapar. Livrei-me dessa vida aos 27 anos, depois de oito campanhas de pesca.”

De facto, em 1961, quando deflagrou a guerra em África, José Picoito trabalhava na pesca longínqua, que envolvia uma dureza diferente dos combates militares.

Em 4 de Abril de 1964, na cerimónia da Benção do Navios Bacalhoeiros, em Lisboa, entre outros elementos da faina maior, foi distinguido o pescador **João Nicolau Rodrigues**, que nasceu em Bias do Norte, a 8 de Dezembro de 1932.

Obteve a cédula marítima, emitida pelo porto da Fuzeta em 31 de Maio de 1948, quando tinha apenas 15 anos de idade. Veio depois a casar em Moncarapacho, pela igreja, com Adélia Firmina Madeira Messias, a 3 de Dezembro de 1957.

**Joaquim da Graça Gorgulho**, nasceu em 1939, no Sítio da Murteira, uma pequena comunidade piscatória, situada ligeiramente a Este da Fuzeta, e tirou a cédula marítima quando ia fazer 16 anos de idade. Depois foi para a pesca do bacalhau, tendo embarcado pela primeira vez em 1958.

Mais tarde, quando abandonou a dura faina do bacalhau, passou a explorar, em Santa Luzia, o restaurante “Alcatruz”, em cujas paredes estão desenhos do lugre “Argus”, uma das mais emblemáticas embarcações da pesca do bacalhau. O nome do estabelecimento é, também, um tributo à pesca do polvo, uma arte tradicional na Fuzeta e em Santa Luzia.

**Josué Tavares Marques**, nasceu em Olhão, a 17 de Outubro de 1942, e desde muito novo se iniciou na pesca, tendo obtido a cédula marítima na Capitania do Porto de Olhão, com apenas 14 anos de idade.

Mais tarde, em 1960, começou a ir para a faina maior, nos mares gelados da Terra Nova e da Gronelândia. O objectivo de Josué, era participar nas campanhas necessárias para ter isenção do serviço militar, que naquela época tinha por destino quase certo a guerra em África.

Preocupado desde a juventude com as questões sociais e de trabalho, ligadas à pesca e aos marítimos, veio a ser um destacado dirigente sindical no Algarve.

Chegou ao cargo de Coordenador da Direcção do Sindicato dos Trabalhadores da Pesca do Sul.

Na toponímica da Vila da Fuzeta, encontram-se ruas históricas, onde desde meados do séc. XIX residiram várias gerações de famílias de pescadores de bacalhau. Queríamos aqui mencionar algumas dessas artérias, embora algumas entretanto já tenham mudado de nome, ou mesmo desaparecido:

Rua das Vinhas, Rua da Boa Vista, Rua Dr. Virgílio Inglês, Rua do Carmo, Rua Dr. Magalhães Lima, Rua das Cercas, Rua Miguel Bombarda, Rua do Cemitério, Rua Almirante Reis, Rua da Igreja e Travessa do Carmo.

## **8- A Festa de Nossa Senhora do Carmo**

A Festa de Nossa Senhora do Carmo, na Fuzeta, está muito associada à actividade da pesca do bacalhau, que perdurou até aos primeiros anos da década de 70 do séc. XX.

Apesar dos homens já não irem para a faina maior, na Terra Nova e Gronelândia, a Festa continua a realizar-se todos os anos nesta histórica localidade piscatória. Trata-se de uma grande evento, de carácter profano e religioso, que anualmente atrai milhares de visitantes à Vila da Fuzeta.

A organização é da Paróquia da Fuzeta, com o apoio da Junta de Freguesia, da Associação Cultural Fusetense e dos próprios marítimos.

No passado, a Festa já se efectuou em várias datas do ano, e actualmente ocorre a 16 de Julho. Na noite, e antecedida de missa, é acesa uma grande fogueira no adro da Igreja do Carmo, cumprindo-se uma tradição, a lembrar os pescadores em perigo no mar, caso a Senhora os salvasse da tempestade.

Os momentos altos das celebrações são a romaria da chegada, partida e agradecimento à Nossa Senhora do Livramento.

A procissão, antes de regressar à Igreja do Carmo, passa ainda pela zona do cais, onde os barcos fazem uma saudação tocando para o efeito as sirenes, recebendo ao mesmo tempo a bênção da entidade religiosa.

No aspecto religioso, a festa encerra pelas 16 horas, com uma missa em sufrágio pelos pescadores falecidos no mar, seguindo-se às 17 horas a procissão pelo mar, que levará a imagem de Nossa Senhora do Livramento até à sua Ermida.

A Ermida em invocação de Nossa Senhora do Livramento, foi edificada nesta povoação, no ano de 1708, por iniciativa do padre-cura Manuel Viegas Leal.

Antigamente, os marítimos da Fuzeta davam um importante contributo para a realização da Festa. Com efeito, ao longo do ano, os pescadores iam colocando dinheiro num mealheiro que se encontrava a bordo das embarcações, sendo a verba apurada entregue aos organizadores na altura do evento.

Os homens que transportam os andores, vestem-se com trajes de festa religiosa, e executam as tarefas com muito apuro e solenidade.

### 9- Figuras de referência da Fuzeta

Ao longo dos tempos, foram várias as figuras ilustres e de referência que ficaram na memória colectiva da Fuzeta. No âmbito deste trabalho, julgamos que faz sentido mencionar aqui dois desses nomes: Laurencinha e Reis d'Andrade.

- **Francisco Emílio Baptista (O Laurencinha)**, Pescador de bacalhau e campeão do mundo nesta difícil arte de pesca à linha, nos mares gelados da Terra Nova e da Gronelândia. Nasceu na Fuzeta, a 4 de Agosto de 1913, e faleceu na mesma localidade piscatória, a 23 de Julho de 1973; era filho de José Baptista e de D. Maria do Carmo.

Laurencinha veio a casar, em 15 de Dezembro de 1935, com D. Tereza Rodrigues da Hora, de uma família da Fuzeta, também com grande ligação à pesca do bacalhau.

Desde muito cedo se ligou ao mar, pois com apenas 12 anos de idade, obteve a cédula marítima, matriculando-se em 12 de Março de 1926, na Delegação do Porto da Fuzeta.

Não sabia ler nem escrever, mas conhecia os mares da pesca longínqua como ninguém. Ainda muito jovem, fez a primeira campanha na Terra Nova, mas trabalhou só a bordo do navio, pois ainda não tinha idade para pescar à linha nos botes.

Alguns anos mais tarde voltou, já como pescador nos dóris, e desde a temporada de 1939 que Laurencinha era o campeão da pesca na faina maior.

Foi-lhe atribuído o “Prémio Nobel do Bacalhau”, sendo considerado ao longo de vários anos, pela Organização de Pesca do Atlântico Norte, o melhor pescador do mundo de pesca à linha.

Era muito respeitado pelos tripulantes, incluindo os seus superiores. Era também um pescador muito conhecido, tendo sido entrevistado por representantes de jornais e revistas nacionais e estrangeiras.

É um pescador, que pela sua coragem e qualidades, simboliza a memória da classe marítima da Fuzeta, englobando as várias espécies a que se dedicavam, como o bacalhau, a pescada, a cavala, a sardinha, o polvo, entre outros peixes, bem como os diferentes tipos e artes de pesca: longínqua, do alto, ou costeira.



Simboliza também os locais de pesca, onde operavam os pescadores da Fuzeta, como os mares da Terra Nova e Gronelândia, os mares de Larache (Marrocos), a costa da Andaluzia e a costa do Sotavento algarvio.

Em memória de Francisco Emílio Baptista (O Laurencinha), existe na toponímica da actual Vila da Fuzeta uma Rua com o seu nome, situada próximo do Centro de Saúde.

- **João de Deus dos Reis d'Andrade**, Funcionário público, poeta, jornalista e dramaturgo, nasceu na Fuzeta, a 26 de Maio de 1932, e veio a falecer na sua terra natal, a 15 de Março de 1998.

Era filho de Joaquim dos Santos Andrade, comerciante e poeta popular, que participou na I Grande Guerra, onde ficou conhecido como “Poeta das Trincheiras”, e depois na Fuzeta, por “Pai Andrade”, pela sua disponibilidade para ajudar a população.

Do pai, Reis d'Andrade herdou a arte de versejar, tendo sido criado num ambiente favorável à prática da cultura e das letras, conhecendo muitos intelectuais, que eram visitas habituais da casa de seus pais.

Estudou na Escola Industrial e Comercial Tomás Cabreira, em Faro, e a seguir arranhou emprego na Delegação Marítima da Fuzeta, vindo a ser Chefe da Secção de Lotas e Vendagem de Peixe. Desempenhou este cargo durante largos anos, sendo muito respeitado pela classe marítima e pela população em geral, devido ao seu trabalho íntegro, espírito aberto e de colaboração.

Foi um homem que se empenhou na resolução dos problemas que afectavam os fuzetenses, como foi o caso dos melhoramentos na Barra da Fuzeta, cujo estado de assoreamento prejudicava imenso a faina da pesca.

Em princípios da década de 80, fez também várias diligências, no sentido de serem pagas pensões às viúvas e familiares dos pescadores mortos na tragédia do navio “Maria da Glória”, uma situação que se arrastava há cerca de 40 anos, desde o governo de Salazar.

Desde jovem, Reis d'Andrade colaborou em diversos jornais, de âmbito regional e nacional, como, por exemplo:

“O Século”; “Diário Ilustrado”; “Diário Popular”; “Diário de Lisboa”; “Jornal do Algarve” e, por último, “Correio Meridional”.

Durante cerca de 30 anos, manteve no “Jornal do Algarve”, dirigido pelo seu amigo e grande jornalista José Barão, de Vila Real de Santo António, uma secção intitulada “Do Alto da Torre”, onde escrevia semanalmente a sua crónica.

Ainda no campo literário, foi um autor premiado, tanto em prosa como em verso, em diversos Jogos Florais em que participou. Como poeta, escreveu letras para as canções das marchas e outros eventos festivos na Fuzeta, tendo igualmente a sua poesia sido publicada em diversos jornais e revistas.

Um dos seus poemas mais sublimes, “A Lancha do Ti Gorrita”, retrata de forma exemplar a ligação e o gosto da população da Fuzeta pelo mar, estabelecendo uma relação sentimental forte entre o pescador e a sua embarcação. Com este belo poema, recebeu o Prémio Especial do Júri, nos Jogos Florais da Fuzeta, em 1989.

Era igualmente um artista na pintura e no desenho, e amante da música, sobretudo a variante do jazz, possuindo mesmo a carteira profissional de músico.

Realizou também programas radiofónicos, sobretudo na Rádio Atlântico, onde gravava um interessante diálogo com Maria José Fraqueza, professora, escritora, poetisa e dramaturga, outra ilustre figura da cultura na Fuzeta, felizmente ainda entre nós.

Este programa, intitulado “O Ti João e a Mana Anica”, granjeou enorme audiência, e a simpatia dos ouvintes da rádio.

Reis d’Andrade foi também um apaixonado do teatro, tendo criado e dinamizado o GAF – Grupo Artístico Fuzetense, para o qual escrevia as peças, pintava os cenários e ensaiava; era, portanto, autor, actor e cenógrafo.

O Grupo tinha a sua sede no edifício da Junta de Freguesia, e alguns dos seus membros haviam transitado do extinto Grupo de Teatro do Sport Lisboa e Fuzeta.

O GAF, que na altura era o único grupo de teatro no concelho de Olhão, esteve presente no 1º Encontro de Teatro Amador do Algarve, realizado a 14 de Março de 1987, no emblemático Teatro Lethes em Faro.

De entre mais de uma dezena de trabalhos de teatro preparados por Reis d’Andrade, é de destacar as peças:

“A Branca Noiva do Mar”; “Auto dos Cravos Vermelhos”, publicado em 1987; “Alguidares de Barro”; “Lenda das Duas Cidades”; “As Criadinhas” e “Os 3 da Vida Airada”.

Estas peças foram representadas na Fuzeta e noutras localidades. Contudo, apenas o “Auto dos Cravos Vermelhos”, alusivo à Revolução do 25 de Abril de 1974, veio a ser editado. Com efeito, a obra tinha sido dedicada por Reis d’Andrade aos filhos e à mulher, Maria José.

Esta, com a cumplicidade do amigo do casal, Ofir Renato das Chagas, escritor tavirense, fez a surpresa ao marido de publicar o auto, que foi levado à cena em várias salas do Algarve e na Torre da Marinha (Cascais), e recebeu o prémio da Câmara Municipal de Setúbal e outro prémio do Inatel.

Durante vários anos, fez os versos para as marchas da Fuzeta, sendo a música do professor Dominginhos, companheiro de infância e velho amigo.

Reis d’Andrade passava horas no sótão-biblioteca da casa de seus pais, com este ilustre professor e musicólogo, seu conterrâneo, que era cego desde criança, lendo para ele obras de Eça de Queiroz e de outros autores de que ambos gostavam.

Reis d'Andrade era um amante da filatelia, e o seu espólio é constituído por milhares de selos, que foi colecionando ao longo da vida. Em diversos artigos, manifestava grande dedicação aos selos, e um conhecimento profundo sobre filatelia.

Por exemplo, em Dezembro de 1973, na crónica “O Tio Borga”, uma figura típica residente na Fuzeta, e natural de Colos (Odemira), descreve uma situação interessante sobre um selo.

No dia 20 de Junho de 2000, os representantes da Assembleia Geral e do Executivo da Junta de Freguesia da Fuzeta, prestaram uma homenagem póstuma ao ilustre cidadão que foi João de Deus Reis d'Andrade, descerrando na Vila um painel de azulejos com desenhos da autoria do homenageado, onde se inscreveu: “Cidadão exemplar, autarca, jornalista e homem da cultura”.

A esta cerimónia, assistiu muita população da vila piscatória da Fuzeta, da sua freguesia, e do próprio concelho de Olhão.

Mais tarde, em Dezembro de 2002, por iniciativa de sua esposa, D. Maria José Marques Reis de Andrade, foi publicado o valioso trabalho “Crónicas do Alto da Torre”, com Prefácio do professor Honorato, que reúne as suas crónicas mais significativas sobre a Fuzeta.

Reis d'Andrade, um homem da cultura, escreveu e retratou com grande sensibilidade, factos do quotidiano da Fuzeta e da sua população, sempre com espírito de humor, por vezes satírico, mas alegre.

#### **Principal bibliografia consultada:**

- “História da Pesca do Bacalhau”, Mário Moutinho, 1985
- “Um Barco ao Som do Tempo, Uma Etnografia da Memória dos Pescadores do Bacalhau”, Maria Luísa Vieira Rocha, 1996
- “Faina Maior, A Pesca do Bacalhau nos Mares da Terra Nova”, Francisco Marques e Ana Maria Lopes, 1996
- “O Estado Novo e a Campanha do Bacalhau”, Álvaro Garrido
- “Tavira Terra dos Corte Reais, João Vaz Corte Real e a Terra dos Bacalhaus”, Adérito Fernandes Vaz, 2000
- “História do Trabalho e das Ocupações, Vol. II – As Pescas”, Nuno Luís Madureira e Inês Amorim, 2001
- “Crónicas do Alto da Torre”, Reis de Andrade, com Prefácio do professor Honorato, editado por sua esposa, Maria José Marques Reis de Andrade, em Dezembro de 2002
- “A Vida e os Feitos dos Navegadores e Descobridores ao Serviço de Portugal 1419-1502”, Diogo Ferreira e Paulo Dias, 2017