

A MULETA E A TARTARANHA (SÉCULOS XV-XX)

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando Gomes Pedrosa, em 5 de abril

Sumário

1. Introdução. 2. A pesca de tainha (muge). 3. A tartana e a tartaranha. 4. O regimento dos barqueiros (1572). 5. A muleta pequena. 6. Os pilotos da barra. 7. Tartanas na pesca em 1650. 8. A difusão da tartana francesa. 9. Uma nova muleta na segunda metade do séc. XVII. 10. A muleta de 1710. 11. As muletas de 1772 e 1785. 12. A muleta do séc. XIX. 13. A xávega moderna e o bou. 14. As limitações à pesca com a muleta e o bou. 15. A muleta de carga. 16. As velas e a rede. 17. A *bean-cod* (muleta).

1. Introdução

A muleta, ex-libris e figura emblemática do Seixal e do Barreiro, praticava a pesca de arrasto pelo través, largando a rede, chamada tartaranha, por barlavento, e deixando-se abater atravessada ao vento e à corrente. Na descrição de A. A. Baldaque da Silva¹ tem “*o velame distribuído de maneira que possa haver uma fácil compensação de forças segundo a direção e a maior ou menor intensidade do vento e das correntes*”, deitando à proa e à popa dois compridos paus, os botalós, que servem para amurar e caçar as velas, e ao mesmo tempo para nas extremidades amarrar os alares da rede.

¹ *Estado actual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p. 299.

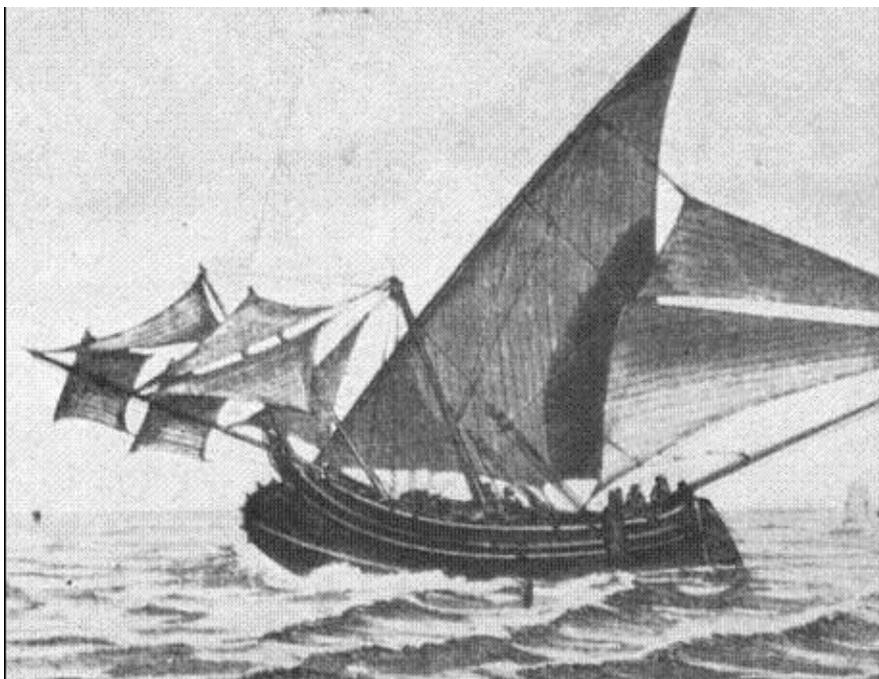


Figura 1 Muleta, 1895².

Era unanimemente considerada muito antiga, de origem grega, fenícia ou normanda. O nome derivaria da típica armação evocando a muleta dos toureiros.

Num artigo publicado há 30 anos³ tentei demonstrar que:

- O arrasto pelo través praticava-se em França com uma embarcação chamada *tartane* e uma rede também chamada *tartane*;
- A rede recebeu em Portugal o nome de tartaranha e está documentada desde o séc. XV;
- A palavra *muleta* apareceu no séc. XVI como designação genérica de várias embarcações;
- Na segunda metade do séc. XVII, uns franceses introduziram em Portugal um novo modelo de *tartane*, a pescar com rede tartaranha;

² A.A. Baldaque da Silva, “A muleta de pesca”, *Arte Portuguesa*, Ano I, n.º 5, maio 1895, pp. 98-102.

³ Fernando Gomes Pedrosa, “A muleta da tartaranha”, *Revista da Armada*, n.º 164, maio 1985, pp. 10-12.

- A muleta do Seixal e do Barreiro não é portanto anterior ao séc. XVII. É, na origem, uma *tartane* francesa, que terá depois recebido alterações de maior ou menor amplitude.

Esta nossa opinião foi citada por Octávio Lixa Filgueiras⁴, conceituado especialista no âmbito das embarcações tradicionais, mas ignorada nas várias obras que entretanto se foram publicando. Vou agora retomar e desenvolver o tema.

2 A Pesca de Tainha (Muge)

A palavra *muleta* deriva do latim *muletta* (tainha, muge), *mulet* e *mulette* em francês, *mullet* em inglês, *muge* em provençal; em latim, também *mugilis*. “*Mulletus, Piscis quem nostri Mulet vocant, Latini Mugiles*”⁵. Francesco Maurolico, de Messina (Itália), num manuscrito redigido em latim (*De piscibus siculis*, 1543) menciona a pesca de *mulettas* (tainhas, muges)⁶. Na Itália, também *muggine* ou *muggini*⁷. *Mulet* era também em França uma embarcação fluvial⁸.

Eram várias as espécies de mugilídeos/muges abundantes em Portugal (tainha, fataça, negrão, garrento, mogueira, liza, etc.), que habitavam ou entravam nos rios em cardumes enormes. O seu valor comercial desceu muito em tempos recentes, por causa da poluição, mas antes foram das espécies mais pescadas e comercializadas. Adaptavam-se bem aos métodos de conservação então praticados, a salga, a secagem e a fumagem, mantendo-se em bom estado mais tempo do que outras espécies⁹, e facultavam pescarias tão importantes que atraíam mercadores estrangeiros: em 1460, os Italianos Lourenço Berardi e Giovanni Morosini

⁴ “Introdução ao ‘Caderno de todos os barcos do Tejo tanto de carga e transporte como de pesca, por João de Souza, lente d’arquitectura naval e desenho da Companhia de Guardas Marinhas’”, Lisboa, Academia de Marinha, *Memórias*, vol. XII, 1983, e “Património Naval – Valores”, in *Actas do Seminário pescas e navegação na História de Portugal (sécs. XII a XVIII)*, Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1992, vol. VI dos Cadernos Históricos, p. 51.

⁵ Charles Du Cange, *Glossarium Ad Scriptores Mediae et Infimae Latinitatis (...)*, Frankfurt, 1710 (1ª ed. 1678), tomo III, p. 767.

⁶ Maria Lucia De Nicolò, *Il Mediterraneo nel Cinquecento tra antiche e nuove maniere de pescare*, Museo della Marineria, Washington Patrignani, Pesaro, Abril 2011, p. 7 ([https://www.academia.edu/3416743/Il Mediterraneo nel Cinquecento fra antiche e nuove maniere di pescare](https://www.academia.edu/3416743/Il_Mediterraneo_nel_Cinquecento_fra_antiche_e_nuove_maniere_di_pescare)), visto 5.2.2014).

⁷ Étienne de Lacépède, *Histoire naturelle des poissons*, tome 5, Paris, Plassan, 1802, p. 386.

⁸ Claude-Gaspard Bachet, *Recueil de diverses relations des guerres d'Italie, ès années 1629, 1630 et 1631*, A Bourg en Bresse, Iean Bristot, 1632, p. 13.

⁹ George Louis Faber, *The fisheries of the Adriatic and the fish thereof. A report of the Austro-Hungarian Sea-Fisheries*, London, Bernard Quaritch, 1883, p. 81.

participavam em Portugal na pescaria de muges (“*peschiera de’ mugini*”)¹⁰. *Albur* era o nome que se dava na Andaluzia às várias espécies de mugilídeos/muges. Em Sevilha, cada libra de *albur* devia ser vendida ao mesmo preço que a libra de carneiro, estabelece uma ordenança de 1527, confirmando outra mais antiga¹¹.

As Cortes de 1433 pediram a revogação da ordem de D. João I que proibira a pesca de sáveis e muges aos que a não tomassem de arrendamento¹². O sável era a mais importante pescaria fluvial. A tainha (muge) não era menos importante e até justificava viagens à Terra Alta, Arguim e Cabo Branco, na costa ocidental de África. Em 1593 pagava-se na Casa do Pescado de Lisboa a sisa da tainha salgada da Terra Alta¹³. Em 1603 a Casa de Bragança obtém uma sentença contra o conde de Atouguia sobre a dízima da tainha que vem do castelo de Arguim e costa¹⁴. Salgava-se e secava-se ao sol, como se fazia ao bacalhau na Terra Nova, diz Nicolay d'Arfeville em 1582, referindo-se a caravelas da Galiza que iam ao Cabo Branco pescar “*chiens de mer & des mullets, et autres poissons*”¹⁵. “*Chiens de mer*” são várias espécies de tubarões.

3. A Tartana e a Tartaranha

A pesca de arrasto pelo través será de origem francesa, da Provença, no Mediterrâneo, zonas de Agde, Martigues, Marselha, e fazia-se com um barco chamado tartane e uma rede também chamada tartane. O documento mais antigo é de 1301: “*et protenditur usque ad Canalem veterem ubi*

¹⁰ Virgínia Rau, “Bartolomeo Di Iacopo Di Ser Vanni, mercador-banqueiro florentino ‘estante’ em Lisboa nos meados do séc. XV”, in *Do Tempo e da História*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 1971, p. 103.

¹¹ *Recopilacion de las ordenanças de la muy noble y mui leal cibdad de Sevilla (...), 1527*, Universidad de Sevilla, A Res. 17/3/01, fl. 137, em *Fondos digitalizados de la Universidad de Sevilla*.

¹² Alberto Iria, *O Algarve nas cortes medievais portuguesas do século XV (subsídios para a sua história)*. I. 1404-1449, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1990, p. 39; Armindo de Sousa, “As cortes de Leiria-Santarém de 1433”, in *Estudos Medievais*, n.º 2, Porto, 1982, pp. 71-224, p. 141; Margarida Garcez Ventura, “‘Ar, sol, vento, água e mar’: reflexões sobre o uso de alguns bens no final da Idade Média”, *XII Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, Lisboa, 2015, pp. 265-276, p. 268.

¹³ Francisco Carneiro, “Relação de todas as rendas da Coroa deste Reyno de Portugal (...)”, ano de 1593, ed. Francisco Mendes da Luz, separata do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XIX, 1949, p. 33.

¹⁴ Manuel Inácio Pestana, *A reforma setecentista do Cartório da Casa de Bragança*, Lisboa, Fundação da Casa de Bragança, 1985, p. 294.

¹⁵ *Extraict des observations de Nicolay d'Arfeville, Daulphinois, premier cosmographe du roi, faictes durant ses navigations, touchant la diversité des navires (...), 1582*, Bibliothèque Nationale de France, Département des manuscrits Français, 2008, p. 11 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9062297k>).

applicant tartanae” E logo a rede foi considerada prejudicial porque, arrastando pelo fundo, com malhas estreitas, destruiria os peixes miúdos e as crias. Em 1337 os pescadores do Siniscalcato de Beaucaire (Provença) insurgiram-se contra “*los pescadors de las tartanas*” alegando que destruíam o peixe. Foi nesse ano proibida desde a Páscoa até à festa de Todos os Santos¹⁶.

A rede tartane recebeu cá o nome de tartaranha. Tartaranha é ave de rapina, semelhante ao açor¹⁷, ou a fêmea do tartaranhão, espécie de falcão¹⁸, e tartane é, em provençal moderno, o significado de falcão¹⁹. Foi a primeira rede de arrasto proibida em Portugal. Uma carta régia de 10 de Abril de 1470 informa que os vereadores, procurador e procuradores dos mesteres da cidade de Lisboa se haviam queixado dos pescadores das tartaranhas, por usarem nas redes malhas “*tão miúdas que não escapava delas a criação nova, de que nascia a falta que aí há de pescado*”, e determina que “*não usem redes miúdas senão pela guisa que até agora usaram*”²⁰.

Era especialmente vocacionada para o peixe areado (azevias, linguados, solhas) e também capturava outras espécies que encontrasse desde o fundo do mar até à superfície. Levava cortiças ou outros flutuadores na tralha superior e pesos (chumbos, barros ou pedras) na parte inferior, onde se encontra o saco, destinado a aprisionar o pescado. O saco pode exercer maior ou menor pressão sobre o fundo do mar conforme a quantidade de flutuadores e pesos que leva. Em 1769 Duhamel Du Monceau²¹, ao descrever a rede equivalente usada em França, a tartane, informa que os pescadores colocam mais ou menos cortiças, chumbos e pedras, conforme a natureza do fundo e a pressão que pretendem que o saco exerça sobre ele. Se o fundo é de areia, normalmente forte, duro e unido, e no qual se escondem os peixes planos, como as azevias, os linguados e as solhas, metem mais chumbo, para os obrigar a deixar o fundo e nadar. Outras vezes guarnecem com muita cortiça (40 a 50 libras) a parte alta da rede e, na parte baixa, só pedras de 8 a 10 libras, de braça a braça; assim a

¹⁶ *Tartane, a cura di Maria Lucia De Nicolò*, Museo della Marineria, Washington Patignani, Pesaro, 2013, pp. 9, 11 (<http://www.academia.edu/3416561/Tartane>), visto 29.5.2013.

¹⁷ Rafael Bluteau, *Vocabulário Portuguez e latino (...)*, vol. VIII, Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1721, p. 55.

¹⁸ Germà Colón, “Del ave a la nave: deslinde de una metáfora”, *Zeitschrift für romanische Philologie*, LXX-XIX, 1973, pp. 228-244, citado em *Tartane, a cura di Maria Lucia De Nicolò (...)*, p. 8.

¹⁹ Mario Marzari, *La tartana chioggiotta* (http://www.pietrocrisini.com/tartana_chioggiotta_storia.htm), s. d., visto 11.6.2013).

²⁰ *Livro das posturas antigas*, leitura paleográfica e transcrição de Maria Teresa Campos Rodrigues, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, p. 219.

²¹ *Traité général des pesches et histoire des poissons (...)*, Paris, 1769, première partie, seconde section, p. 156.

rede flutua a meia-água ou pelo menos carrega pouco sobre o fundo. Por isso, no estuário do Tejo, à volta de 1620, apesar de estarem proibidas as tartaranhas, todos os anos pela Quaresma, período de jejum rígido, algumas iam pescar azevias e linguados para o rei que estava em Madrid. “*Trata-se de pescar para Sua Magestade pescado das azevias e linguados, para seu comer da quaresma, que se lhe enviam todos os anos*”, esclarece a câmara de Lisboa em 7 de Março de 1620²².

A tartaranha documenta-se desde 1470, mas já estará num sumário das mercadorias isentas ou sujeitas em Lisboa aos direitos reais e municipais (séc. XIV ?), que contém o “*Título do ramo da pescaria da messa, qual pescado a ela pertence (...) título do ramo das azevias e linguados (...) título do ramo das chinchas (...)*”²³. Estará na parte ilegível a seguir a “*azevias e linguados*”.

Uma carta régia de 6 de novembro de 1487 determina que não haja taxa no pescado dos pescadores do alto, de Lisboa. Outra de 28 do mesmo mês e ano acrescenta: “*que os pescadores do alto vendam sem taxa nem peso, e que as posturas da taxa se entendam somente nos pescadores do rio, das chinchas e tartaranhas*”²⁴. Taxa é o preço de venda estabelecido pelo almotacé. O alto (mar alto), considera-se actualmente que começa a determinada distância da costa. Não era assim naquela época. Em Lisboa, a pesca do alto era a que se fazia da barra para fora.

A rede chincha foi tão dominante em Lisboa que os pescadores eram designados, genericamente, “linheiros” ou “chincheiros”, consoante trabalhassem com linha e aparelhos de anzol, ou qualquer tipo de rede (emalhar, arrasto, cerco ou outras). Em 1552, diz João Brandão²⁵: andam neste rio 15 chinchas “*e em cada chincha oito homens, os quais andam a pescar aos misteres, ou seja, ora de enviadas, ora de tartaranhas*”. Enviadas são as embarcações que transportam o pescado para os locais de descarga. Estas chinchas são embarcações que normalmente pescam com as redes chinchas mas aqui estão com tartaranhas. São frequentes os fenómenos de extensão semântica que atribuem à embarcação o nome da rede. Em Alfama, os linheiros e os chincheiros tinham confrarias separadas, em templos diferentes: os linheiros, a confraria do Espírito Santo, na igreja de São Miguel; os chincheiros, a confraria de Nossa Senhora dos

²² Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a história do Município de Lisboa*, 1ª Parte, tomo II, Lisboa, Typographia Universal, 1885, p. 431.

²³ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, tomo I, Lisboa, Câmara Municipal, 1957, p. 54.

²⁴ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, tomo III, Lisboa, Câmara Municipal, 1959, pp. 126, 128.

²⁵ *Tratado da magestade, grandeza e abastança da cidade de Lisboa*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990, organização e notas de José da Felicidade Alves, p. 71.

Remédios, na ermida dos Remédios. Os linheiros, que pescavam com linha e aparelhos de anzol, quando andavam no alto, isto é, fora da barra, eram ditos pescadores do alto ou altieiros. Chincheiros do alto eram os que pescavam no alto com redes (chinchas, tartaranhas, de emalhar ou outras). Em 1647, por ordem do rei, a câmara de Lisboa juntou as redes tartaranhas na ermida dos tartaranheiros, a de Nossa Senhora dos Remédios, em Alfama, para se verificar a malhagem²⁶. Esta ermida era a dos chincheiros, e nos chincheiros se incluíam os tartaranheiros.

Outra rede de arrasto para a praia muito mencionada na documentação relativa às tartaranhas é o chinchorro. Numa postura de 12 de outubro de 1591, a câmara de Lisboa fixou a malhagem mínima dos chinchorros e de quaisquer outras redes, e impôs o emprego de bolas de barro cozido no lugar dos chumbos para não revolver o fundo nem apanhar criação miúda. As bolas de barro cozido, mais leves que os chumbos, fazem menos pressão sobre o fundo. A malhagem dos chinchorros era necessária, diz a câmara de Lisboa em 1610, “*por tomarem a ova e criação miúda (...) por os arrastarem pelo chão que estava debaixo da água e que era causa por onde se perdia a dita criação e ova*”²⁷.

Um alvará régio de 11 de julho de 1592 confirma uma postura da câmara de Cascais, de 12 de março de 1592, que proíbe às barcas tartaranhas navegarem de São Julião até ao Cabo da Roca, pelas muitas perdas e danos que causavam aos pescadores de Cascais²⁸.

A embarcação que pescava com a rede tartaranha foi nomeada de diversas formas: chinha (em 1552), barca (em 1592 e 1634), barco (em 1615 e 1618), tartaranha (em 1646 e 1658) ou chinchorro (em 1686). Entretanto, surgiu no séc. XVI a designação muleta aplicada a barcos fluviais. Processos da Inquisição de 1550 mencionam a muleta em Lisboa²⁹. Diz Fernando Oliveira³⁰ numa obra escrita talvez entre 1570 e 1580: “*Os barcos de samtarem aleuantão agora mays as cabeças, & mudão os nomes de ceruilhas em muletas: isto de quatro dias pera caa (...)*”. Um manuscrito português anónimo, redigido entre 1560 e 1579, relata a perda do castelo de Santa Cruz do Cabo de Gué em 1541: alguns portugueses

²⁶ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, pp. 85-88.

²⁷ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. II, pp. 427-428.

²⁸ Ferreira de Andrade, *Cascais - Vila da Corte. Oito séculos de história*, Cascais, Câmara Municipal, 1964 (Reimpressão em fac-símile, Município de Cascais, 1990), p. LXXVI.

²⁹ Ana Cannas da Cunha, *A Inquisição no Estado da Índia. Origens (1539-1560)*, Lisboa, Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 1995, p. 60.

³⁰ *Livro da Fábrica das Naus*, Macau, Academia de Marinha e Museu Marítimo de Macau, 1995, p. 76.

fugiram a nado e os mouros perseguiram-nos em duas zavras, com cinco homens cada; estas zavras eram “à maneira de muletas”³¹.

4. O Regimento dos Barqueiros (1572)

O regimento dos barqueiros, de 1572³², menciona as muletas e outras embarcações fluviais no transporte de mercadorias e pessoas no rio Tejo. É longo, com muitos parágrafos, e compila normas de diferentes datas. No parágrafo 19, os batéis que atravessarem o rio de Lisboa para Almada não levarão mais que 8 pessoas, mas o parágrafo 61 autoriza 12. As embarcações maiores são as barcas e os caravelões, obrigadas a trazer agulha de marear, “e isto se não entenderaa nas muletas e bateis pequenos”. Todas as muletas são de carga, nenhuma de pesca.

Os parágrafos 21 e 36 não são de fácil interpretação.

21 - Item toda a barca, carauellão, muleta, e batel pequeno de vela latina que nauegar neste rio serão obrigados os arraizes e barqueiros delles e desde primr.º dia de outubro ate fim de março de cada hum anno trazerem carregadeiras nas vergas, porque muitas vezes acontecem grandes desastres por não poderem amainar saluo se trouxerem brouzo, cõ sua roldana na cabeça do mastro (...), o que assi mandão por se lhe não poder dar outra ordem sobre o virar sobre o masto.

Carregadeiras são os cabos que reduzem a área das velas diminuindo assim a acção do vento. O termo “brouzo” só aparece aqui, não voltará a estar documentado. Marcos Cerveira de Aguiar, à volta de 1640, diz que a cabeça do mastro é o calcês, o qual, nas embarcações grandes, tem duas rodas, por onde passam as ostagas, “que são as cordas que se amarram nas vergas” para as içarem e amainarem. Mas o calcês podia ter apenas uma roda, nas embarcações pequenas. «*Quatro modos há de laborarem as ostagas. O primeiro, que usamos, é por calcês, que é o que atrás fica mostrado, onde cursam uma ou duas rodas, pelas quais laboram as ostagas. Do segundo também usamos, que é por cacholas, à falta de calceses, pondo por baixo dos vaus unidos ao mesmo mastro uns cunhos, entre os quais e os mastros andam duas rodas, por onde passam as*

³¹ Pierre de Cenival, *Chronique de Santa-Cruz du Cap de Gué (Agadir): texte portugais du XVIe siècle*, Paris, Paul Geuthner, 1934, p. 114.

³² *Livro dos regimentos dos officiaes mecânicos da mui nobre e sempre leal cidade de Lisboa (1572)*, publicado e prefaciado por Vergílio Correia, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1926, pp. 192-204, e transcrito em António J. Nabais, *História do concelho do Seixal 2 – Barcos*, Câmara Municipal do Seixal, 1982, pp. 91-98.

*ostagas. Outros põem sobre as cabeças dos mastros uns cepos (...) Outros costumam pôr por baixo deste cepo dois moitões em alças de ferro pelos quais andam as ostagas (...)*³³. Portanto, o “brouzo cõ sua roldana na cabeça do mastro” não é o calcês, mas será a “cachola” ou o “cepo”. Na mesma época, Jerónimo Osório menciona a alça ao descrever a caravela latina: não “*tem cestos de gávea nem as vergas fazem ângulos rectos com os mastros, mas pendem oblíquas duma alça, que as segura por baixo da cabeça do mastro (...)*”³⁴.

36 – *Item que as muletas que atrauessarem este rio de huma banda a outra não tragão outra vella se não redonda para segurança da gente por não poderem virar por dentro como fazem os carauellões e barcas grandes, porque por as ditas muletas trazerem as vellas doutra maneira dão por dauante cõ a vella sobre o masto e se perdem, e a verga das taes muletas não seraa mais comprida do que for a muleta de roda a roda, e para serem mais seguras trarão sempre traquete, e querendo as ditas muletas nauegar por este rio sem gente e sem carga poderão trazer sua vella latina ou redonda, e não nauegarão sem lastro (...).*

As muletas com pano latino não podem “*virar por dentro*” como fazem os caravelões e barcas grandes, “*porque por as ditas muletas trazerem as vellas doutra maneira dão por dauante cõ a vella sobre o masto e se perdem*”. “*Dar por davante*” é conceito antigo correspondente ao moderno “*virar por davante*”³⁵. Trata-se de “*virar de bordo*”, passando com a proa pela linha do vento, até o receber do bordo oposto. Se o vento vinha de bombordo passa a vir de estibordo. Durante a manobra a vela passa de um bordo ao outro. Depreende-se que nas muletas não se conseguia passar a vela de um bordo ao outro porque ela dava “*sobre o mastro*”. Este regimento dos barqueiros chama também à manobra de “*dar por davante*”, “*virar por dentro*”, que significaria aproximar a proa da linha do vento. Restava a outra maneira de virar de bordo, “*virar em roda*”, que consiste em passar com a popa pela linha do vento. Para interpretar este

³³ Marcos Cerveira de Aguiar, *Aduertências de naueguantes*, Biblioteca Nacional (Lisboa), F.R.1228, fls. 57-58 v., 61, 70 v (<http://purl.pt/13862>).

³⁴ *Da vida e feitos d’el rei D. Manuel (...)*, por Jerónimo Osório, bispo de Silves, vertidos em português pelo padre Francisco Manuel do Nascimento, tomo I, Lisboa, na Impressão Régia, 1804, p. 193.

³⁵ José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos pilotos, guia dos curiosos. Um livro de marinharia do séc. XVIII*, Ericéira, Mar de Letras, 2008, p. 147.

texto, Hernâni Amaral Xavier³⁶ recupera uma velha questão que tem dividido os estudiosos: se as velas latinas das caravelas eram içadas entre os ovéns e o mastro ou por fora dos ovéns. E conclui que os caravelões e barcas grandes as içavam entre os ovéns e o mastro, enquanto na muleta era por fora dos ovéns. Parece uma interpretação muito arriscada.

As “muletas que atravessarem este rio de uma banda a outra não tragam outra vela senão redonda para segurança da gente (...) e para serem mais seguras trarão sempre traquete (...)”. Isto é, dois mastros com velas redondas, grande e traquete. A “verga de tais muletas não será mais comprida do que for a muleta de roda a roda (...)”. Nas ilustrações conhecidas a muleta, tal como a caravela latina, apresenta sempre uma verga muito comprida, com vela de grandes dimensões. Quanto à obrigatoriedade de a muleta trazer lastro, dirá A. J. Pinto Basto³⁷: “O fundo das muletas é chato; dão-lhe estabilidade a sua grande boca e o lastro de pedra e cal que trazem no fundo”.

Este regimento dos barqueiros vigorou, em parte, durante muito tempo. Ainda em 1703, uma consulta da câmara de Lisboa tem anexa a cópia duma postura onde se lê: “(...) as muletas que atravessarem o rio de uma para outra banda não trarão outra vela senão redonda, para segurança da gente, em razão de não poderem virar por dentro, como fazem os caravelões e barcas grandes (...)”³⁸. Outra questão que o regimento dos barqueiros de 1572 coloca é o emprego de termos técnicos vagos e imprecisos sem rigor. Repetidamente se diz que as embarcações maiores são as barcas e os caravelões; mais pequenas, as muletas e os batéis. Mas:

41 - *E o que os barqueiros leuarão de seu frete he o seguinte: Todos os barqueiros de Abrantes, Tancos, Punhete, Santarem, que desta cidade nauegarem para as ditas partes em muletas não leuarão mais de frete por a major muleta que seraa de dez moyos para cima que ate oito centos rs desta cidade ate Sanctarem, e de Sanctarem para cima leuarão aquillo perque se concertarem cõ as partes, e das outras muletas mais pequenas leuarão daqui a Sanctarem outrossi aquillo perque se concertarem cõ as partes cõtanto que não chegue aos oito centos rs.*

³⁶ “Ainda a manobra das velas latinas nas caravelas do Atlântico”, *I Simpósio de História Marítima*, Dezembro de 1992, Lisboa, Academia de Marinha, 1994, pp. 351-363.

³⁷ “As embarcações que navegam no Tejo”, *Revista do Exército e da Armada*, vol. I, Lisboa, 1893, p. 508.

³⁸ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. X, p.176.

Aqui, todas as embarcações que transportam mercadorias e pessoas são muletas, umas maiores e outras mais pequenas. Isto é, as barcas, caravelões e batéis são agora “muletas”. Isto entende-se melhor nas seguintes posturas do *Livro de registo das posturas* do concelho de Alverca, não datado, mas que será da segunda metade do séc. XVIII:

- *Nenhum barco, nem bateira poderá levar pessoa, nem outra qualquer couza, que tocar ao barco da carreira, sem que promeiro o Arraiz da Molleta seja pago do seu frete, salvo for, depois do barco da carreira ser partido. Sob pena de pagar o que ganhar ao Arrais, e para o Conselho duzentos réis;*
- *Postura dos barcos de Carreira. Todos os barqueiros desta Villa, que estiverem obrigados à carreira, servirão este povo cada qual uma semana, como hé costume, indo todos os dias à Cidade de Lisboa (...) E os ditos barqueiros serão obrigados, indo a moleta de noute, estarem em sendo noute no barco para tomarem entregue do fato dos passageiros, até que o barco saya do esteiro (...)*³⁹.

As posturas estão redigidas em termos vagos e imprecisos como é costume. Depreende-se que “*molleta*” é o nome que se dava ao barco da carreira. Havia barcos e bateiras, entre os quais se indicava em cada semana um para fazer a carreira até Lisboa. Esse passava a ser, durante uma semana, a “*molleta*” da carreira.

5. A Muleta Pequena

Numa petição de 1596 os barqueiros de Santarém dizem que o rio está muito assoreado e já não há caravelões e barcas grandes, mas apenas batéis e muletas, de menor porte⁴⁰. Em 1620 Nicolau de Oliveira⁴¹ indica em Lisboa “*muitos barcos pequenos a que chamamos moletas, que de contínuo pescam no rio*”. E pequenas também eram as muletas que em 1611 transportavam mercadorias de Lisboa para Alcochete. Os fretes eram: barca grande, das maiores, 1\$200 réis; “*e sendo muleta, ou outra embarcação igual*”, 500 réis⁴². O regimento das dízimas do pescado da

³⁹ Anabela Silva Ferreira, *Casa da Câmara de Alverca. Conhecer a sua história, valorizar um património (1755-1855)*. Dissertação de mestrado em estudos de património, Universidade Aberta, Lisboa, 2007, Anexo, pp. 46, 51, 52 (<http://hdl.handle.net/10400.2/689>).

⁴⁰ Maria Ângela Rocha Beirante, *Santarém Quinhentista*, Lisboa, ed. Autora, 1981, p. 154.

⁴¹ *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, Na Imprensa régia, 1804 (1ª ed. 1620), p. 170.

⁴² Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, p. 228.

Casa de Bragança (13 de novembro de 1633) refere as “*muletas de sardinha do rio*”⁴³.

A muleta é, pois, uma embarcação tendencialmente pequena, mas um parecer de Leonardo Turriano, “*engenheiro mayor de Portugal*”, em 1624, prevê a ida de muletas de Lisboa ao rio Guadalquivir e a Sevilha, e equipara-a a navios de Flandres e de Itália que também lá vão. O parecer é sobre a navegação do rio Guadalete ao Guadalquivir e a Sevilha: um canal tem “*doce pies de fondo, treinta de ancho en la superficie baja, y cuarenta en la mas alta del agua, con cinco de escarpa, que basta para dos barcos masteleros poder navegar sin estorbarse, especialmente para la navegación de barcos chatos que nadan en poco agua, como son los de Flandes y de Italia, y las muletas de Lisboa*”⁴⁴. A muleta é um “*barco chato que nada em pouca água*”, isto é, tem pequeno calado.

O padre Manuel Godinho, que veio da Índia em 1663 e dois anos depois publicou em Lisboa um relato dessa viagem, menciona as terradas e terranquís. Ao descrever o porto de Congo, no Golfo Pérsico, terradas “*são as embarcações daquele estreito, a modo de muletas do Tejo*”. Em todo o “*Sino [Golfo] Pérsico não navegam os que povoam seus portos e praias mais que em terradas e terranquís, que são uma certa casta de barcos, como muletas, mas mais largos e sem quilha; a proa tem baixa, e a poppa demasiadamente alta: sobre ella poem huma charola em que cabe uma cama; o leme se governa por uns cordéis, que lhe vem sair a meio da terrada (...) são de um só mastro; a vela latina; esta tiram totalmente da verga todas as vezes que o vento se muda, por não a saberem virar de outro modo; tem remos (...)*”. E acrescenta: as terradas são baixas e sem coberta⁴⁵. Sobre as terradas do Golfo Pérsico, R. Morton Nance⁴⁶ mostra uma embarcação com o leme à popa manobrado do interior por meio de talhas ou gualdropes, ou, como diz o padre Manuel Godinho, “*o leme se governa por uns cordéis, que lhe vem sair a meio da terrada*”.

Outras informações são vagas e não permitem tipificar a embarcação: as terradas “*são como barcas de Alcochete*”⁴⁷; são “*uns barcos*

⁴³ Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, Manuscritos da série vermelha, n.º 275.

⁴⁴ *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, t. V, Madrid, Viuda de Calero, 1844, p. 191.

⁴⁵ *Relação do novo caminho que fez por terra e mar, vindo da Índia para Portugal no ano de 1663, o Padre Manuel Godinho da Companhia de Jesus*, 2.ª ed., Lisboa, Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1842 (1ª ed., Lisboa, 1665), pp. 104, 107, 109.

⁴⁶ “Terradas and Talismans”, *The Mariner’s Mirror*, London, The Society for Nautical Research, vol. 4, n.º 1, 1914, p. 5, fig. 2.

⁴⁷ Brás de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, 5ª edição conforme a 2ª edição de 1576, prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1973, tomo I, parte I, p. 141.

grandes de que pelejam 25 a 30 homens”⁴⁸. Diz o embaixador Garcia de Silva y Figueiroa à volta de 1620: no mar da Pérsia há corsários que andam em terradas, que são “*embarcaciones estrechas y por esto mal siguras y ligeras nauegan con velas latinas muy grandes y remanse con doce o quinze remos por banda*”⁴⁹.

6. Os Pilotos da Barra

A tartaranha foi a primeira rede de arrasto proibida, no séc. XV, e continuou até ao fim, no séc. XX, por um lado rigorosamente proibida e por outro, perante a súplica dos pescadores, tolerada.

A palavra *muleta* aparece pela primeira vez a indicar a embarcação que pesca com tartaranha em documentos de 1634 e 1645. Em 1634, diz a câmara de Lisboa que a pesca com tartaranhas vai em grande excesso e “*já se não usa de outro modo de pescar, não só nas barcas, senão ainda nas muletas*”⁵⁰. Isto é, não só nas barcas, que são maiores, senão ainda nas muletas, mais pequenas. Em 4 de fevereiro de 1645, um almotacé viu junto à Torre de Belém duas “*muletas com redes tartaranhas*” e requisitou o auxílio de um grupo de soldados, o qual não só não cumpriu as suas determinações como ainda ofereceu resistência⁵¹.

No dia 14 de junho de 1646 o rei deu ordem a um dos vereadores da câmara de Lisboa para que “*em nenhum rio nem mar deste reino se usasse nem pescasse com barco nem rede de tartaranha, e que se apregoasse logo, com pena de açoutes, irremissíveis, dinheiro e degredo que nenhuma pessoa, de qualquer qualidade que fosse, usasse das ditas redes e barcos de tartaranhas, nem tivesse em suas casas as tais redes, nem nas praias houvesse barcos com instrumentos de tartaranhas*”⁵². Até aqui a documentação conhecida só menciona a tartaranha no rio Tejo e na zona marítima adjacente. Esta ordem de 14 de junho de 1646, para que “*em nenhum rio nem mar deste reino se usasse nem pescasse com barco nem rede de tartaranha*”, parece sugerir que já estaria no Sado e, eventualmente, noutras zonas do país.

⁴⁸ *Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos portugueses* (códice anónimo, Museu Britânico, Egerton 20, 901), introdução e notas de Luís de Albuquerque, sep. do Agrupamento de estudos de cartografia antiga, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1974, p. 164.

⁴⁹ *Relações de viagem feitas por ocasião da embaixada enviada por Filipe III de Espanha ao Xá da Pérsia, sendo embaixador D. Garcia de Silva Figueiroa*, fl. 10 (<http://purl.pt/16447/4>).

⁵⁰ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos* (...), t. IV, p. 62.

⁵¹ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos* (...), t. IV, p. 579.

⁵² Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos* (...), t. V, p. 35.

Um ano depois desta ordem o rei, num decreto de 8 de junho de 1647, manda averiguar se, estando as tartaranhas proibidas há um ano, “*com este tempo que não pescaram tem crescido a criação do peixe*”. Respondeu a câmara de Lisboa em 8 de julho de 1647. Feita a averiguação, “*se achou que não seria conveniente que as tartaranhas pescassem neste rio, antes disso resultaria dano irreparável*”, porque, como as redes “*são apertadas e de arrastar, tomariam a criação e a ova de que ela procede, de maneira que em pouco tempo ficasse sem nenhuma o rio desta cidade*”. Só devem pescar nos meses que não são defesos e com a malha da bitola estabelecida, “*sem levarem as redes chumbadas mais que com bolas de barro cozidas, e as suas bóias de cortiça para ficarem sobre a água e não poderem arrastar. Conforme a isto se achou ser conveniente poder-se pescar livremente, sem excepção de ser tartaranha ou barca de Cascais, ou qualquer outra, porque a criação se não ofende mais que nos rios, e na costa se toma peixe de arribação e passageiro, que se nesta paragem se não tomar, se tomará nas de Castela, Galiza e costa de Barbaria*”. Da torre de São Julião “*para baixo*” (para fora) se possa pescar livremente. O rei, concordando, autoriza a pesca fora da barra⁵³. Os meses defesos eram março, abril e maio, correspondentes ao período de desova das espécies. As bolas de barro cozido, mais leves que os chumbos, fazem menos pressão sobre o fundo. Acrescenta a câmara de Lisboa: “*E estes pescadores são de utilidade à terra*”, não só por abastecerem de peixe a cidade de Lisboa, “*como por serem pilotos da barra que assistem às naus da Índia, às armadas de V. Magestade, e ainda às naus mercantes (...)*”⁵⁴. O rei, num alvará de 27 de setembro de 1647 confirma a autorização das tartaranhas fora da barra, “*havendo respeito ao que me foi representado por parte dos pescadores das tartaranhas, e por outro nome chincheiros do alto, e pilotos da barra*”⁵⁵.

Os pescadores das tartaranhas que andavam nas imediações da barra de Lisboa serviam de pilotos da barra. E assim continuaram até ao séc. XIX. Ainda em 1824, o primeiro Regulamento para o serviço de pilotagem da barra da cidade de Lisboa determina que “*só se admitirão para Pilotos da Barra aqueles que tiverem dez anos de prática sucessiva nos barcos de pescaria de barra em fora*”⁵⁶.

⁵³ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, pp. 77-80.

⁵⁴ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, pp. 85-88.

⁵⁵ José Justino de Andrade e Silva (org.), *Colecção cronológica da legislação portuguesa, 1675-1683, e Suplemento à segunda série, 1641-1683*, Lisboa, Imprensa de J.J.A. Silva, 1857, p. 171.

⁵⁶ Decreto de 5.8.1824, *Gazeta de Lisboa* de 30.8.1824; Gabriel Lobo Fialho, “Pilotagem, uma arte ou uma ciência?”, Academia de Marinha, *Memórias*, vol. XVII, Lisboa, 1988, Anexo 3.

7. Tartanas na Pesca em 1650

Em 1650 ocorreu um grave incidente diplomático, no termo da guerra civil inglesa que opôs Carlos I ao parlamento, e que terminou com a execução do rei em Janeiro de 1649. Uma armada de parciais do rei veio refugiar-se no porto de Lisboa e o parlamento enviou outra para bloquear o Tejo. Esta armada do parlamento, que esteve junto à barra desde finais de março até finais de setembro de 1650, no dia 13 de junho apresou alguns barcos de pesca portugueses. Segundo uma fonte inglesa, eram 16, dois dos quais conseguiram fugir⁵⁷. Numa carta do rei de Portugal ao embaixador em Londres, de 7 de agosto de 1650, eram 14, que costumavam fornecer abastecimentos aos navios ingleses na barra de Lisboa⁵⁸.

No dia 24 de junho o rei D. João IV enviou cartas ao governador do Algarve e ao conde da Ericeira informando que os Ingleses apresaram umas tartanas que andavam a pescar⁵⁹. Ficamos assim a saber que andavam a pescar perto da barra de Lisboa pelo menos 16 tartanas, as 14 apresadas e as duas que conseguiram fugir. É a primeira vez que se tipifica a embarcação que pesca com rede tartaranha: é a tartana, tal como a tartana francesa que pesca com rede tartana. Até aí era dita barca, barco, tartaranha, chinha ou chinchorro. A muleta com rede tartaranha já aparecera em 1634 e 1645, mas como designação genérica.

Em 1672, numa postura da câmara de Lisboa, as embarcações que pescam com chinchorros são muletas: “*porque as muletas de chinchorros são barcos mais pequenos que as chinchas, e não podem acomodar as redes sobre o leito com as bolas de barro, pelo muito volume que fazem, com que os barcos podem correr algum risco, se lhes permite possam usar de chumbadas nas duas paredes da rede a que chamam rede de mão, com tanto que em todo o caso usem das bolas de barro em toda a cuada, por ser esta a que arrasta toda a criação e desfaz a ova*”. A bitola da malhagem que havia sido estabelecida, mais pequena, “*se deve entender só para as tartaranhas, e não para as chinchas e chinchorros, porquanto antes se lhes deve dar malha com que possam tomar sardinha, que é o para que estes barcos têm a principal serventia*”⁶⁰.

Uma rede de arrasto é constituída principalmente pelo saco e as duas mangas, também chamadas mãos, bandas, pernas ou pernadas. Mão é assim

⁵⁷ R. C. Anderson, “The Royalists at sea in 1650”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 17, 1931, n.º 2, p. 145.

⁵⁸ Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l’Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670)*, Paris, Centre Culturel Portugais, Fondation Calouste Gulbenkian, Paris, 1983, p. 515.

⁵⁹ P. M. Laranjo Coelho, *Cartas de El-Rey D. João IV para diversas autoridades do reino*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1940, p. 381.

⁶⁰ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. VII, p. 418.

o nome que se dá a cada uma das mangas da rede, que seguram o saco e canalizam o peixe para dentro dele⁶¹. Cuada é a parte final do saco onde a malha é mais estreita.

A palavra *muleta* continuava a ser designação genérica aplicada a diversos tipos de embarcações, como se vê no plano apresentado por um autor anónimo do séc. XVII para atravessar o Tejo com uma cadeia de ferro, entre as duas margens, a fim de impedir um ataque a Lisboa por via marítima. O plano “*requeria quarenta barcos velhos ou muletas que sirvam de bóias para por cima delas se passar a dita cadeia*”⁶².

8. A Difusão da Tartana Francesa

A pesca de arrasto pelo través, com um barco chamado tartana e uma rede também chamada tartana, é de origem francesa, da Provença, no Mediterrâneo, onde está documentada desde 1301. Mario Marzari⁶³ admite, sem fundamentar, que tenha aparecido no Adriático ainda no séc. XIV. Onde apareceu em finais do séc. XIV foi no litoral da Catalunha e em Maiorca⁶⁴.

Documentos dos arquivos italianos mostram desde finais do séc. XVI a emigração de pescadores Provençais do golfo de Leão, em especial de Martigues, para as águas da Ligúria, da Toscana e de Lázio, com a tartana, dita “martingana”, aludindo à localidade de origem, Martigues⁶⁵. Em 1610 menciona-se em Pesaro (costa italiana no Adriático) o novo modo de pescar com tartana, divulgado pelos franceses em mais partes do mundo “*nuovo modo di pescare con tartana, ritrovato e messo in uso in più parti del mondo da pescatori di nazione franzese*”⁶⁶. Estas “*mais partes do mundo*”

⁶¹ Arlindo de Sousa, “Vocabulário de Entre Douro e Vouga. I. Artes de pesca marítima: elementos para um estudo comparativo da linguagem da pesca de Portugal e Brasil”, separata da *Revista de Portugal* (série A – Língua portuguesa), vol. XXX, Lisboa, 1965.

⁶² Pedro de A. Inglez Cid, “As arquitecturas da barra do Tejo: as fortificações”, in *Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem*, Lisboa, Pavilhão de Portugal / Expo 98 e Editorial Verbo, 1998, pp. 33-49; BA, cód. 50-V-36, fols. 345-345 v.

⁶³ “The tartana da pesca. A fishing vessel from Chioggia”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 71, 1985, n.º 3, pp. 291-292, cita Eugenio Bellemo, *La Laguna Veneta*, vol. III, tomo XI, 1933.

⁶⁴ Antoni Riera Melis, “La pesca en el Mediterráneo Noroccidental durante la Baja Edad Media”, in *La pesca en la Edad Media*, Sociedad Española de Estudios Medievales, Madrid, 2009, pp. 121-143, pp. 124, 128.

⁶⁵ Maria Lucia De Nicolò, “Il pesce nell’alimentazione mediterranea tra il XVI e il XIX secolo”, in *Il mare. Com’era. Le interazioni tra uomo e ambiente nel Mediterraneo dall’Epoca Romana al XIX secolo: una visione storica ed ecologia delle attività di pesca*, Atti del II Workshop Internazionale HMAP del Mediterraneo e Mar Nero, Chioggia, 2006. Ed. a cura di R. Gertwagen, S. Raicevich, T. Fortibuono, O. Giovanardi. Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Chioggia), 2008, pp. 37, 39.

⁶⁶ *Tartane*, a cura di Maria Lucia De Nicolò, p. 23.

eram numa zona restrita do Mediterrâneo, entre a Catalunha e o Adriático, e, no Atlântico, apenas em Portugal.

Em 1621, foi vendida em Pesaro “*una barca fatta ad uso di tartana*”. Em 1650, foi vendida em Chioggia “*una barca peschereccia soprannominata nascara ad uso di tartana*”; no inventário que então se fez constam duas redes tartanas: “*Doi tartane fornite di punto*”. “*Nascara*” era uma barca de fundo chato⁶⁷. Temos aqui dois exemplos de embarcações italianas que foram adaptadas para poderem arrastar pelo través com redes tartanas. Isto é, havia em Itália para esse efeito tartanas francesas e embarcações italianas adaptadas.

9. Uma Nova Muleta na Segunda Metade do Séc. XVII

No reinado de D. João IV (1640-1656), uns Franceses pretenderam introduzir um modelo novo de tartaranha, com uma embarcação também diferente, mas os pescadores do alto, que usavam linhas e aparelhos de anzol, opuseram-se e o rei indeferiu. Foi este rei que, numa carta de 1650, usou a palavra *tartana* (embarcação) associada à tartaranha (rede).

Em 1670 ou 1671, dois Franceses voltaram a requerer a introdução da nova tartaranha e da embarcação, e o rei encaminhou o requerimento para o senado da câmara de Lisboa. Este considerou de indeferir, alegando que as redes novas eram mais danosas do que as nossas tartaranhas, porque usavam malhagem ainda mais reduzida e “*muito maior a circunferência do saco*”, e que as tartanas dos franceses eram semelhantes às lanchas dos corsários mouros: “*é a fábrica das embarcações com que os franceses nos prometem esta tão notável abundância, umas tartanas muito parecidas e semelhantes às lanchas em que os mouros, que desembarcam o estreito [Estreito de Gibraltar], costumam andar à pilhagem na nossa costa (...) poderá acontecer que o descuido dos nossos pescadores, sendo-lhes dificultoso distinguir as embarcações, inopinadamente se metam com elas*”⁶⁸.

Em 1671 o senado da câmara de Lisboa deu parecer desfavorável e o rei não autorizou. Mas 23 anos depois, em 1694, mudaram de opinião, quando Estevam da Luz, morador em Lisboa, solicitou autorização para “*fabricar à sua custa quatro embarcações grandes, que vão pescar oito léguas para o mar dentro*”, fazendo-lhe o rei “*mercê de lhe mandar passar alvará que, em tempo de quatro anos, ninguém possa armar outra semelhante embarcação*”. A confraria do Espírito Santo, representando os pescadores do alto, contrariou de novo a petição, mas o senado considerou

⁶⁷ *Tartane, a cura di Maria Lucia De Nicolò*, pp. 29, 32, 39.

⁶⁸ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos* (...), t. VII, pp. 284-286.

“o invento muito útil e proveitoso” e deu parecer favorável, por três anos, após o que “fica lugar à liberdade dos naturais para se aproveitarem do invento”, e o rei deferiu, não podendo cada embarcação trazer mais do que dois franceses⁶⁹. É sem dúvida uma novidade proveniente de França. Embora os textos sejam omissos parece que só pode tratar-se de outro modelo de tartana.

Na mesma época, em 1672, diz o Espanhol Veitia Linage: “*Tartanas son unas embarcaciones de porte de barcos otorgados, ó algo mas y de velas latinas, mareage de levantiscos, las quales son muy a propósito para enmararse á pescar, y algunas se han despachado por avisos á las Indias, y han tenido buen sucesso en su navegacion, pero es forçoso permitirles tres, ó quatro marineros de los estrangeros para las velas, porque los Españoles no entienden aquel mareage*”⁷⁰. A tartana tinha velas latinas para navegar e também velas complementares para a pesca de arrasto. Essas velas necessitavam de marinheiros estrangeiros (Franceses).

A mais antiga ilustração conhecida da tartana francesa, de pesca, é de 1679, num dos álbuns ditos de Jouve, *Desseins de tous les bastimens qui naviguent sur la Mediterranée, par Jean Jouve, de Marseilles*⁷¹.

10. A Muleta de 1710

A mais antiga ilustração da muleta, que ainda não foi mencionada por qualquer autor português, está no álbum *Recueil de veues de tous les differens bastimens de la Mer Mediterranée et de l’Ocean avec leurs noms et usages par J. P. Gueroult du Pas* (...), publicado em Paris, 1710. Mostra também a “*tartana para a pesca nas costas de Provença e de Itália*”.

⁶⁹ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos* (...), t. IX, pp. 362-366, 371-373.

⁷⁰ Joseph de Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (...), Sevilla, por Juan Francisco de Blas, 1672, Libro Segundo, p. 169. Sobre “*barcos otorgados*”, Joseph Manuel Dominguez Vicente, *Ilustracion, y continuacion a la Curia Philipica y correccion de las citas* (...), tomo tercero, Valencia, Francisco Berton, 1770, p. 68. Levantiscos são os do Levante (Mediterrâneo).

⁷¹ Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, Paris, Editions Du May, 1992, pp. 78-79.

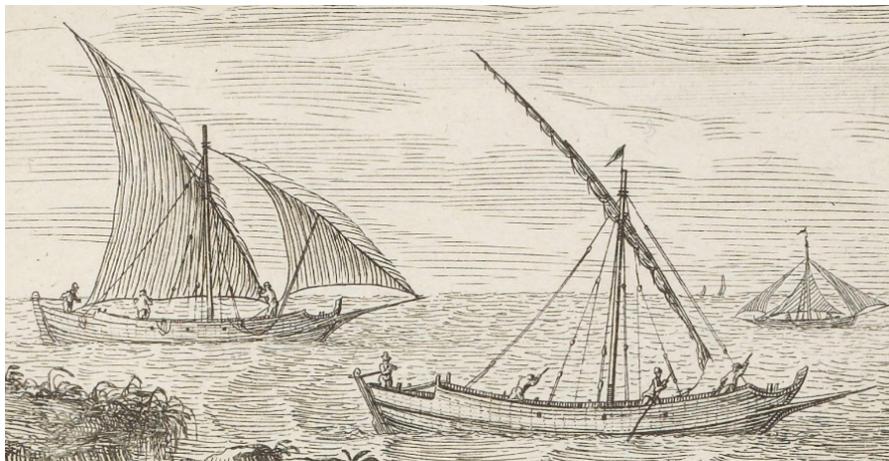


Figura 2 - Tartana para a pesca nas costas de Provença e de Itália.

São três tartanas. Uma com um mastro, vertical, verga e vela latina caçada. Outra com mais uma vela triangular a vante do mastro, armada com uma vara. A terceira com todo o velame de deriva para a pesca de arrasto pelo través.



Figura 3 – Muleta (“Bateau pêcheur Portugais nommé mulet”).

Vai a navegar e não apresenta o velame para a pesca de arrasto. Tem um mastro inclinado para vante, com verga e vela latina, e um botaló, o de vante, com uma vela quadrangular (cevadeira). A proa e a popa são elevadas, curvando para dentro. Uma tábua de bolina na alheta de bombordo e outra na alheta de estibordo. É a primeira vez que a tábua de

bolina se documenta em Portugal; só mais tarde, no *Caderno de todos os barcos do Tejo* (1785), aparece noutras embarcações. Esta muleta apresenta três características que nunca aparecem nas tartanas de pesca francesas: a curvatura para dentro da proa e da popa; o mastro inclinado para vante; a tábua de bolina. O álbum *Recueil de veues (...)*, de 1710, só mostra tábuas de bolina em barcos do Atlântico: Holanda, Inglaterra, Flandres e França, além da muleta portuguesa. Os do Mediterrâneo não têm.

A tábua de bolina destina-se a diminuir o abatimento para sotavento e impedir que a embarcação se vire. Só é necessária em embarcações de fundo plano ou quase plano⁷² e armação latina; não aparece nas de armação redonda⁷³. Em inglês é “*leeboard*” ou “*daggerboard*”, prancha em forma de adaga, espada (“*dagger*”), que se arria e mergulha na água a um dos bordos para oferecer resistência ao abatimento. Uma prancha semelhante a meia-nau, na linha mediana e longitudinal, é a “*centreboard*” (em português, patilhão). A tábua de bolina é, portanto, um patilhão lateral.

Sobre o aparecimento da tábua de bolina na Europa conhecem-se duas teses. Segundo alguns autores é de origem chinesa e difundiu-se para a Holanda nos finais do séc. XVI⁷⁴. Para outros é “invenção” holandesa, que está documentada pela primeira vez num mapa holandês de 1596 e em vistas de Amesterdão por Pieter Bast, datadas de 1597 e 1600⁷⁵. A palavra holandesa para tábua de bolina é “*zwaard*”, que também significa “espada militar”, tal como a inglesa “*dagger*”. “*Zwaar*” é um adjectivo que significa “pesado”. As autoridades holandesas diziam que “*zwaard*” é um conjunto de três pranchas colocadas umas sobre as outras e “*cortadas na forma da sola dum sapato*”⁷⁶, e é essa forma, com algumas variantes, que apresentam embarcações de pesca e de comércio holandesas e inglesas dos sécs. XVII e XVIII.

Algumas usavam quatro tábuas de bolina, duas a cada bordo. Segundo Nicolas Aubin⁷⁷, davam-lhe de comprimento duas vezes o pontal da embarcação, de largura a metade do comprimento, e de espessura duas vezes a espessura do tabuado do casco. Mas quando há pouca água debaixo

⁷² Charles Romme, *Dictionnaire de la marine française, avec figures*, La Rochelle, P.L. Chauvet, 1792, p. 231.

⁷³ A. J. H. Prins, “Dutch maritime inventiveness and the chinese leeboard”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 56, n.º 3, 1970, pp. 349-353.

⁷⁴ Edward Doran, “The origin of the leeboards”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 53, n.º 1, 1967, pp. 39-53.

⁷⁵ A. J. H. Prins, *op. cit.*

⁷⁶ Edward Keble Chatterton, *Fore & aft craft and their story. An account of the fore & aft rig from the earliest times to the present day*, London, Seeley, Service & Co., 1922 (1ª ed. 1912), p. 71.

⁷⁷ *Dictionnaire de Marine contenant les termes de la navigation et de l’architecture navale (...)*, Amsterdam, Pierre Brunel, 1702, pp. 691-692.

da quilha podem virar-se mais facilmente porque a água faz pouca resistência. Por isso, às que se destinavam a navegar nos rios ou outras águas pouco profundas, faziam-nas um pouco mais largas. Ao contrário, faziam-nas um pouco mais compridas e mais estreitas às que navegavam em águas profundas e muitas vezes agitadas, e mais estreitas ainda aos navios que navegavam no mar alto. Esta regra admitia muitas exceções, porque a tábua de bolina da muleta apresentou vários formatos diferentes, e a do “*jachten*” (iate) holandês que navegava no Oceano Índico era de grandes dimensões.

A tábua de bolina foi designada de vários modos por autores nacionais. “*Com um fundo chato ou reentrante para a quilha, a muleta tinha a cada bordo uma tábua de bolina (ou pau de borda ou de bolina), utilizando-se a de sotavento para diminuir o abatimento quando a navegar*”⁷⁸. “*Para suprir a falta de quilha, alguns saveiros usam uma tábua fora da borda de sotavento, metida na água à laia de patilhão, chamada tábua de bolina ou pau de borda*”⁷⁹. Octávio Lixa Filgueiras⁸⁰ chama-lhe pá de borda, “*para não deixar o barco rolar, de través, com o vento, durante a navegação à vela*”, Baldaque da Silva⁸¹ “*esparrela de deriva*”, e Manuel Leitão⁸² “*tábua de abatimento*”.

11. As Muletas de 1772 E 1785

M. Duhamel Du Monceau⁸³ publicou em 1772 uma gravura da muleta portuguesa. É “*gondolê*” (parecida com a gôndola) e eleva muito as partes de vante e de ré, pelo que os remadores vão a meio navio.

⁷⁸ António Tengarrinha Pires, “Caravela dos Descobrimentos – II (C – Bolina na costa portuguesa)”, *Memórias*, Academia de Marinha, vol. XVI, 1987, p. 11.

⁷⁹ Manuel de Castello Branco, *Embarcações e artes de pesca*, Lisboa, Lisnave, 1981, p. 90.

⁸⁰ “Introdução ao ‘Caderno de todos os barcos do Tejo (...)’”, p. 19.

⁸¹ “A muleta de pesca”.

⁸² *Barcos do Tejo*, Lisboa, Museu de Marinha, 2002, p. 120.

⁸³ *op. cit.*, seconde partie, Paris, Saillant & Nyon, Libraires, et Veuve Desaint, 1772, troisième section, pp. 444-445 e planche XXI, fig. 4.

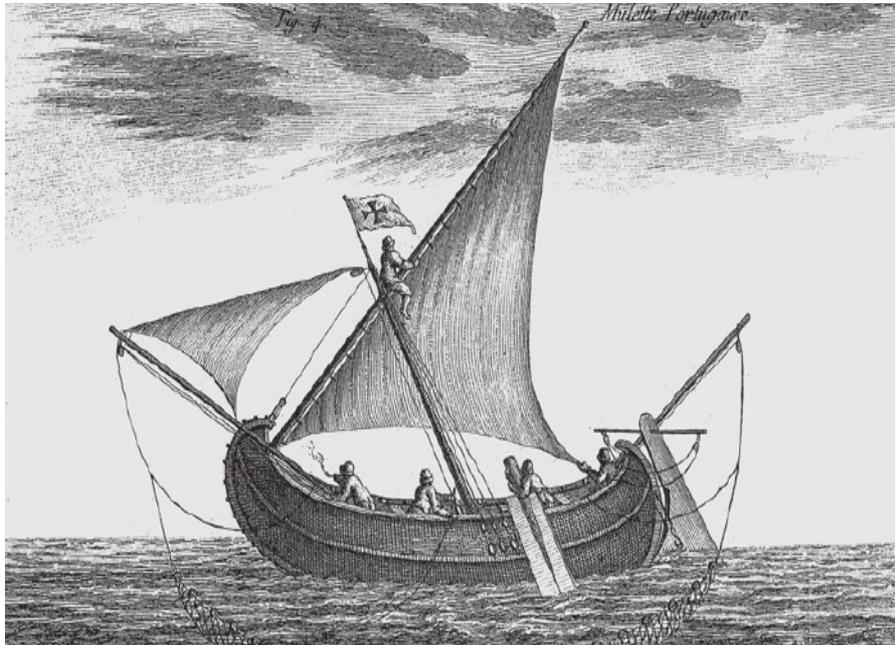


Figura 4 - Mulette portugaise, 1772.

É muito semelhante à muleta do álbum *Recueil de veues (...)*, de 1710, e muito diferente das tartanas francesas. Vai a navegar e não apresenta o velame para a pesca de arrasto. Tem um mastro, a meio, muito inclinado para vante, com verga e vela latina, e à proa outra vela triangular. Nos dois botalós, a vante e a ré, amarram os alares da rede (vê-se a rede). O fundo é arqueado, com a proa e popa erguidas, em arco saliente, curvando para dentro. O leme à popa é enorme, agora manobrado por talhas, e em vez de cana do leme, um forte charolo transversal. Apresenta nos dois bordos uma tábua de bolina rectangular e muito grande. Vê-se um homem agarrado à tábua de bolina e outro sentado a meio da verga. A proa está armada com uma crista de pontas de ferro, tal como se verá nas muletas posteriores. Na descrição de Manuel Leitão, Ferdinando Simões e A. Marques da Silva⁸⁴, é “*uma forte barra de ferro montada na face exterior da proa para a proteger, fixada por fortes pregos de cabeça saliente em bico*”. Outras embarcações europeias usavam na proa uma banda de metal semelhante, necessária para as proteger quando abordavam o cais, muitas vezes perpendicularmente⁸⁵. A gôndola veneziana tinha pontas de ferro não só na roda de proa mas também na roda de popa.

⁸⁴ A *muleta*, Museu de Marinha, Ecomuseu Municipal do Seixal, 2009, p. 32.

⁸⁵ Lucien Basch, “De la survivance de traditions navales phéniciennes dans la Méditerranée de nos jours. Ou des rêves a la réalité”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 61, 1975, n° 3, p. 249.

Acrescenta Duhamel Du Monceau que as muletas arrastam pelo través, como as tartanas do Mediterrâneo, e destinam-se principalmente à pesca de sardinha na zona entre Peniche e Setúbal, tripuladas por 5 ou 6 homens; a pesca faz-se de noite e quase sempre alam as redes para terra. Na sua “*mulette portugaise*” vê-se um homem com lume para a pesca de noite, ao candeio. Aqui o ilustre autor está redondamente enganado, muito mal informado. A muleta com rede tartaranha não se destina à pesca da sardinha.

A muleta e a tartaranha não pescaram só no rio Tejo e na área marítima adjacente, entre o Cabo da Roca e o Cabo Espichel, como é costume dizer-se. *As Memórias Paroquiais* (1758) já indicam em Setúbal muitas “*moletas de tartaranha*”⁸⁶, e uma ordem do rei, em 1646, para que “*em nenhum rio nem mar deste reino se usasse nem pescasse com barco nem rede de tartaranha*”, sugere que já estariam no rio Sado e, eventualmente, noutras zonas do país. Um alvará do príncipe regente, de 3 de maio de 1802, atendendo aos “*prejuízos que fazem à criação dos peixes diferentes qualidades de redes nestes últimos anos introduzidas*”, ordena “*que nos rios de Lisboa e Setúbal se não faça uso das chamadas tarrafas, bugingangas, chinchorros, mugeiras, tartaranhas ou outras que arrastem, seja para se colherem no mar, seja nas praias; e a mesma proibição terá lugar em distância de cinco léguas das bocas dos ditos dois rios*”⁸⁷. A muleta com a rede tartaranha pescava nos estuários do Tejo e do Sado e na zona marítima entre o Cabo da Roca e Setúbal.

A representada no *Caderno de todos os barcos do Tejo* (...), de 1785, mostra o velame de navegação: o mastro curto e muito inclinado para vante, a verga com vela latina, e a vela triangular à proa; os dois botalós, à proa e à popa; a proa arqueada para ré, com a banda metálica e os picos de ferro, como a muleta de Duhamel (1772); a popa é agora recuada, diferente das muletas de Duhamel (1772) e do álbum francês de 1710, que eram em arco saliente para ré; as duas tábuas de bolina, uma a cada bordo, rectangulares, como as da muleta de Duhamel (1772). Muito parecidos com a muleta são o Barco de Riba Tejo, que seria a sua variante de carga, e o

⁸⁶ ANTT, *Memórias Paroquiais*, vol. 34, n.º 153, Freguesia de São Sebastião, p. 1116; Rogério Peres Claro, *Setúbal no século XVIII. As informações paroquiais de 1758*, Setúbal, edição do autor, 1957; Joaquina Soares, “Barcos do Sado”, in *Setúbal na rede – Embarcações tradicionais* (<http://www.setubalnarede.pt/content/index.php?action=articlesDetailFo&rec=13036>).

⁸⁷ *Collecção de legislação portuguesa desde a última compilação das Ordenações, redigida pelo desembargador António Delgado da Silva*, tomo 1802-1810, Lisboa, Tip. Maignrense, 1826, pp. 71-72; *Collecção de leis sobre a pesca desde Março de 1552 até Janeiro de 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 64-67.

Batel de Pesca: este tem o mesmo mastro inclinado para vante, o mesmo velame, a banda metálica na proa com picos de ferro, as tábuas de bolina.



Figura 5 - Muleta, 1785⁸⁸.

12 A Muleta do Séc. XIX

A muleta numa gravura de João Pedroso, publicada em 1866, é muito parecida com a do *Caderno de todos os barcos do Tejo (...)*⁸⁹. Também em 1866 foi construído um modelo.

⁸⁸ Extraída de Vítor Mendes et. al., *Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos*, Câmara Municipal da Moita, 2013, p. 77 (http://issuu.com/dirp.cmmoita/docs/livro_estaleiro_naval_sarilhos_pequ), e Johann Hinrich Roding, *Allgemeines Worterbuch der Marine: Enthalt CXV Kupfertafeln (...)*, TAB. XL, fig. 274.

⁸⁹ B. A. (Brito Aranha), “Moleta”, *Archivo Pittoresco*, t. IX, n.º 42, 1866, p. 333.

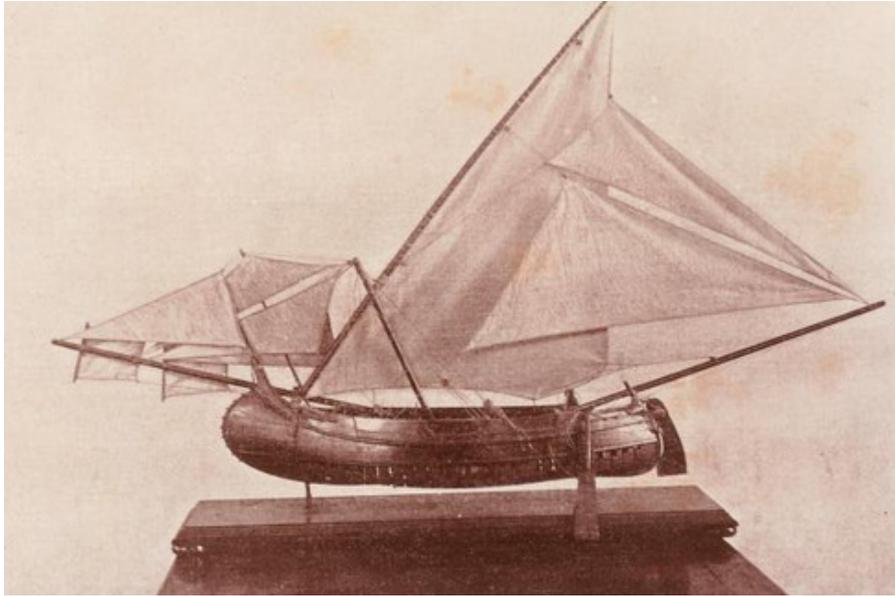


Figura 6 - Modelo de muleta⁹⁰.

Em resumo, a muleta de 1710 apresenta três características que nunca aparecem nas tartanas de pesca francesas: a proa e a popa elevadas, curvando para dentro; o mastro inclinado para vante; as tábuas de bolina. A muleta de 1772 apresenta mais duas que nunca aparecem nas tartanas: o leme manobrado por talhas; a proa armada com uma crista de pontas de ferro. Esta tipologia mantém-se nas muletas de 1785 e 1866, exceto a popa que deixa de ser elevada.

A feição do casco, “*proa arrufada com agressivo pregueado metálico de cabeças salientes, bico muito levantado, formas bojudas sujeitas ao forte contraste entre a configuração da boca e a finura dos delgados de proa e de popa (...) refletiria uma origem mediterrânica antiga*”⁹¹. O “*fundo largo e chato; a proa, excessivamente boleada, remata em arrufado beque; a popa, muito inclinada, recua em cima; característicos estes que, juntos ao grande amassamento dos flancos, dão ao casco o aspeto de uma tosca naveta normanda do século XII*”⁹². É “o

⁹⁰ João Braz de Oliveira, *Modelos de navios existentes na Escola Naval que pertenceram ao Museu de Marinha. Apontamentos para um catálogo*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

⁹¹ Octávio Lixa Filgueiras, «Introdução ao “Caderno de todos os barcos do Tejo (...)”», p. 20.

⁹² Baldaque da Silva, «A muleta de pesca».

*navio grego do tempo de Heródoto*⁹³. De aspeto arcaico, casco desajeitado⁹⁴.

Apesar destas opiniões, permanece a dúvida de saber se a muleta é, na origem, uma tartana francesa ou uma embarcação portuguesa. Sabemos que em Itália, no séc. XVII, havia tartanas francesas e também embarcações italianas que foram adaptadas para poderem arrastar pelo través com redes tartanas. Pode ter cá sucedido o mesmo. A primeira ilustração conhecida da tartana de pesca francesa é de 1679. Não sabemos como eram as anteriores, do séc. XV, quando a rede tartaranha começou a estar documentada no Tejo. O regimento dos barqueiros, de 1572, só garante que a verga das muletas era muito comprida. A das tartanas também era muito comprida, com vela de grandes dimensões.

A analogia que o padre Manuel Godinho faz, em 1665, entre as terradas do Golfo Pérsico e as muletas do Tejo não é elucidativa: as terradas são “*uma certa casta de barcos, como muletas*”, de um só mastro, a vela latina, sem quilha, a proa baixa, a popa demasiadamente alta, “*o leme se governa por uns cordéis que lhe vem sair a meio da terrada*”. A muleta não tem a proa baixa e a popa muito alta.

Para facilitar o arrasto pelo través, a muleta tinha “*fundo chato ou reentrante para a quilha*”⁹⁵. Na muleta e no Barco de Riba Tejo, “*para aproveitarem reduzidos tirantes de água, o fundo infletia para dentro, na parte central, a fim de a quilha ficar tangente à rasante das curvas de concordância do fundo com os costados*”⁹⁶. O marquês de Folin⁹⁷ apresenta um desenho com esta forma do fundo.

13. A Xávega Moderna e o Bou

A xávega, rede de arrasto para a praia, é muito antiga na costa portuguesa; outro modelo mais evoluído apareceu no séc. XVIII com o nome de xávega no Algarve e “arte” na costa ocidental. Entretanto, desenvolveu-se no Mediterrâneo a pesca com duas embarcações que arrastam pela popa uma grande rede com saco, método este que foi chamado *parelha*, *bou* ou *chalut*. Em França, o sistema de pesca em *parelha*, que arrasta a rede pelo fundo do mar, era “*aux boeufs*”, por

⁹³ Ramalho Ortigão, *O culto da arte em Portugal*, Lisboa, António Maria Pereira, Livreiro-Editor, 1896, p. 101.

⁹⁴ Manuel de Castello Branco, *op. cit.*, p. 91.

⁹⁵ António Tengarrinha Pires, *op. cit.*, p. 11.

⁹⁶ Octávio Lixa Filgueiras, “Introdução ao ‘Caderno de todos os barcos do Tejo (...)’”, p. 20.

⁹⁷ Le Marquis de Folin, *Bateaux et navires. Progrès de la construction navale a tous les Ages et dans tous les Pays*, Paris, J. B. Baillièrre et Fils, 1892, p. 87.

analogia com a parelha de bois que puxa o arado e revolve a terra. Boi é “*bou*” em catalão e “*buey*” em castelhano. Chegou ao golfo de Cádiz em 1755, levado por valencianos, e difundiu-se por todo o sul de Espanha até Ayamonte⁹⁸.

Uma das razões para a elevada produtividade do bou ou parelha residia na disposição das malhas da rede, que formavam uma “muralha” por onde o peixe não podia passar: “*la malla es menuda, cortada en disposicion de amurallarse luego que las plomadas cogen fondo, y estas son dobles, y excesivamente cargadas*”⁹⁹. Eram também assim as malhas da xávega e da “arte”. Havendo ordem do rei de Espanha, em 1785, a proibir na Galiza o bou catalão sem proibir a xávega, chegou-se à conclusão de que os dois são parecidos, só que o bou arrasta para bordo e a xávega para a praia¹⁰⁰.

O bou ou parelha apareceu também no Algarve. Em 1787, o arcebispo de Tessalónica informa que os Valencianos armaram no Algarve 40 barcos de bou, “*que arrastam até os próprios comedouros do peixe*”, e os Portugueses, “*à imitação daqueles, tinham inventado outros semelhantes barcos e redes a que denominam de Mão, Copo, Quada, Saco, Chinchorro e Nova Arte, esterilizando os pescados das costas do reino*”. No mesmo ano uma carta do visconde de Vila Nova de Cerveira refere idênticas transgressões cometidas pelos das Províncias do Norte, de Sesimbra e de Setúbal¹⁰¹. Mão (mãos ou mangas), saco (ou copo) e cuada são as partes constitutivas duma rede de arrasto. Chinchorro é uma rede de arrasto. Nova Arte é a xávega do Algarve e a “arte” da costa ocidental.

Um documento de 17 de agosto de 1779 refere a lassidão com que o senado da câmara de Lisboa tem consentido o grande número de redes de três ordens de malhas, chamadas de mão, de copo e de saco, com que

⁹⁸ Antonio Manuel González Díaz, “La pesca en el antiguo marquesado de Ayamonte”, in *La pesca en el golfo de Cádiz: el aprovechamiento de los recursos marinos en la costa onubense (siglos XV-XX)*, Sevilla, Junta de Andalucía, Consejería de agricultura y pesca, 2009, p. 79.

⁹⁹ Manuel Martínez de Mora, “Memoria sobre la decadencia de la pesca en las costas de Andalucía, y modo de repararla”, *Memorias de la Real Sociedad Patriótica de Sevilla*, Sevilla, 1779, p. 519.

¹⁰⁰ Joseph Cornide, *Ensayo de una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia*, Sada, Edición do Castro, 1983 (1ª ed. 1788), pp. 225-227, e *Memoria sobre la pesca de sardina en las costas de Galicia*, Madrid, por D. Joachin Ibarra, 1774, p. 39.

¹⁰¹ António Mesquita de Figueiredo, Livros e cadernos manuscritos na Biblioteca Municipal da Figueira da Foz, livro 3 “Pescarias”, fls. 26-28. Sobre o mesmo assunto, Inês Amorim, “A decadência das pescarias portuguesas e o constrangimento fiscal – entre a Ilustração e o Liberalismo”, in *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, vol. I, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, p. 161, cita ANTT Intendência Geral da Polícia, Secretarias, Livro 2, fl. 285-285 v.

arrastam toda a criação por mais miúda que seja; andam nesta pescaria 132 barcos e 12 saveiros, a saber: Barreiro (24 barcos), Seixal (22), Arrentela (18), Paio Pires (18), Sacavém (3), no rio 30 batéis, e na Costa 12 saveiros¹⁰². Redes de três ordens de malhas são as de arrasto. As três ordens de malhas são as das mangas (ou mãos), as do saco e as da cuada. Neste documento, copo está como sinónimo de saco, e saco como sinónimo de cuada. Os 12 saveiros na Costa (de Caparica) pescam com xávegas. Os outros 132 barcos andarão com chinchorros e/ou tartaranhas.

14. As Limitações à Pesca com a Muleta e o Bou

A muleta (a rede tartaranha) continuava por um lado rigorosamente proibida e por outro tolerada, perante a súplica dos pescadores, assim como outras artes de arrasto, nomeadamente o bou ou parelha. O “*Convénio provisório para estabelecer a reciprocidade da pesca entre Portugal e Espanha*”, de 14 de julho de 1878, determina que as “*artes de arrastar conhecidas pelos nomes artes de bou ou parelha, chalut e quaisquer outras de efeito igualmente pernicioso*” não poderão pescar em águas portuguesas a menos de 12 milhas da costa. “*Do mesmo modo não será lícito aos pescadores Portugueses o uso de muletas ou outras artes de arrastar nos mares de Espanha a menos distância da costa que a indicada*”. Estas disposições, confirmadas em 1885¹⁰³, sugerem que também haveria no Algarve muletas que iam pescar à Andaluzia. Segundo um inquérito de 1877, era costume os Portugueses irem pescar a águas espanholas usando artes proibidas em Espanha¹⁰⁴.

Em Sanlúcar de Barrameda (Andaluzia) está documentada desde o séc. XVIII a tartana (embarcação), usada na pesca e no transporte de mercadorias. Uma fotografia anónima (c. 1910-1920) mostra a silhueta muito semelhante à da muleta e do Batel de Pesca: um mastro, inclinado para vante, verga e vela latina triangular¹⁰⁵. Sanlúcar de Barrameda não está longe do Guadiana, pelo que poderia haver também no Algarve embarcações semelhantes.

¹⁰² António Mesquita de Figueiredo, *op. cit.*, livro 4, “Pescarias”, fls. 26-27.

¹⁰³ *Colleção de leis sobre a pesca desde Março de 1552 até Janeiro de 1891*, pp. 160, 187, 198.

¹⁰⁴ Inês Amorim, “Territorialidade marítima no contexto da exploração dos recursos marinhos: a questão das pescarias (1830-1890)”, *XXXI Encontro da APHES*, Coimbra, Faculdade de Economia, Novembro de 2011, p. 15 ([http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao4d/ines amorim paper.pdf](http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao4d/ines%20amorim%20paper.pdf)).

¹⁰⁵ Manuel Romero Tallafigo, “Ofícios históricos”, in *El Rio Guadalquivir. Del mar a la marisma. Sanlúcar de Barrameda*. Vol. II, Junta de Andalucía, Sevilla, 2011, pp. 191-202, p. 199.

Nos finais do séc. XIX passaram também a arrastar com a tartaranha outras embarcações mais pequenas: o batel, o bote e a bateira. A terminologia é indecisa porque se dava por vezes o nome de muleta a qualquer barco que pescasse com tartaranha. Em 1891, segundo Baldaque da Silva¹⁰⁶, já só havia uma muleta. As redes tartaranhas continuaram toleradas, até final extinção, por volta de 1920.

Quanto ao tamanho das muletas, dirá Brito Aranha em 1866 que são tripuladas por 6, 10, 12 e 16 homens, “conforme a qualidade da pesca a que se destinam, e o tamanho, porque as há maiores e menores”¹⁰⁷. Nas do Seixal, segundo Manuel de Oliveira Rebelo¹⁰⁸, o número de tripulantes era de 15 a 20. As maiores tinham de comprimento cerca de 20 metros¹⁰⁹. Mais pequenos eram os botes de tartaranha. Nos últimos, comprimento 12 m, boca 3,60, pontal 1,50, 15 tripulantes¹¹⁰.

15. A Muleta de Carga

A muleta de carga era, na prática, o Barco de Riba Tejo: dificilmente se conseguem distinguir as diferenças. Rascasço fez, em 1882/1883, 79 desenhos agrupados em três cadernos com o título *Costumes das nossas embarcações*. Desenhou, entre outras, a “muleta de carregar de Alhandra”¹¹¹. Este modelo de muleta ou outro, maior, navegava até ao Algarve e ao Norte de África. Em 1866, diz Brito Aranha¹¹² que a muleta e a rasca “aventuram-se fora da barra, às vezes até muitas milhas de distância, em procura de carga, que se lhes depara nas águas do oceano em abundantes pescarias. Estes barcos destinam-se também à navegação costeira, indo até ao Algarve buscar os produtos daquela rica província, e ora os transportam ao Tejo, ora os levam para trocar com os variados produtos dos portos marroquinos”. E acrescenta em 1872: a muleta “também arma em iate para desempenhar alguma comissão de comércio”¹¹³. Armando em iate poderia ter dois ou três mastros, e a muleta

¹⁰⁶ *Estado actual (...)*, p. 299.

¹⁰⁷ B. A. (Brito Aranha), “Moleta”, *Arquivo Pittoresco*, vol. IX, nº 42, 1866, p. 333.

¹⁰⁸ *Retalhos da minha terra. Monografia do concelho do Seixal*, 2ª ed., Seixal, Câmara Municipal do Seixal, 1992 (1ª ed. 1959), p. 66.

¹⁰⁹ Manuel Leitão et al, *A muleta*, p. 23.

¹¹⁰ Manuel de Castello Branco, *op. cit.*, p. 70.

¹¹¹ Carlos Mateus de Carvalho, *As embarcações tradicionais do Tejo. Evolução das diferentes tipologias no período de 1785 a 1978, segundo os registos de sete autores (...)*. Sessão pública patrocinada pela Sociedade de Geografia de Lisboa e a Associação Marinha do Tejo, 2.3.2013.

¹¹² B.A., “Rasca”, *Arquivo Pittoresco*, 1866, t. IX, n.º 39, p. 309.

¹¹³ Brito Aranha, “Índice alfabético e descritivo”, in J. Pedrozo, *A Gravura de Madeira em Portugal. Estudos em todas as especialidades e diversos estilos*, Lisboa, Empresa Horas Românticas, 1872, p. 8.

de pesca também. Uma muleta de pesca com dois mastros é representada numa gravura de Pierre Ozanne que será de fins do séc. XVIII¹¹⁴.

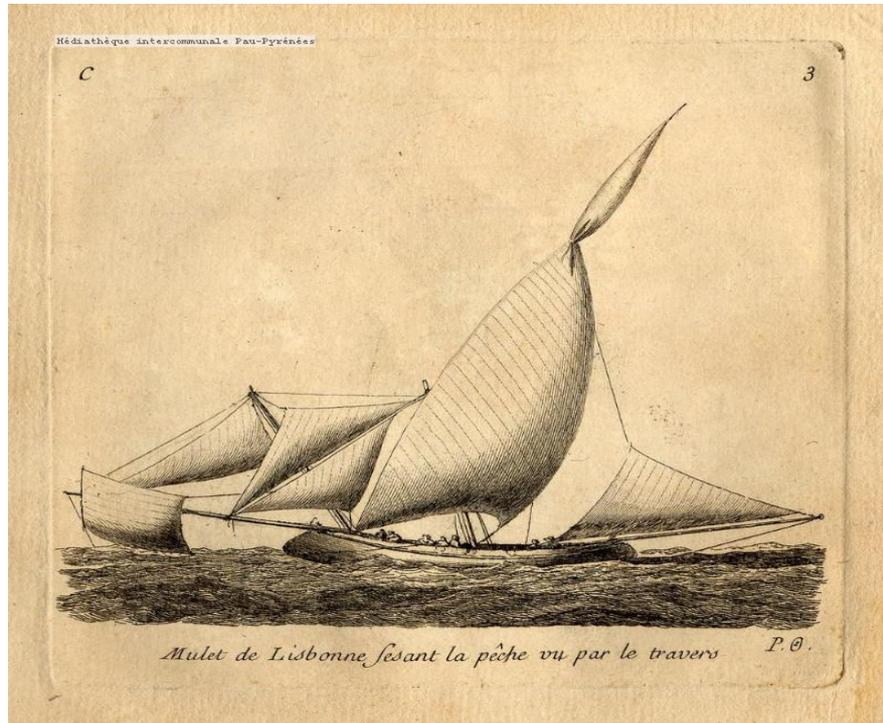


Figura 7 - Mulet de Lisbonne faisant la pêche vu par le travers.

A muleta do séc. XIX suscitou já uma vasta bibliografia que incide principalmente sobre o casco e o aparelho (velas, cabos, etc.). A verga era enorme, tal como as da caravela portuguesa, da tartana francesa e de outros navios latinos do Mediterrâneo. A uma verga enorme corresponde uma vela imensa, que se tornava perigosa com vento forte: “a manobra de carregar e de ferrar as velas latinas era perigosa, pois que os marinheiros sobem pelas vergas acima, escarranchados nelas, e vão colhendo a vela e segurando-a à verga pelos cabos próprios”¹¹⁵. Primeiro, com as carregadeiras diminui-se a área da vela, e depois, à mão, enrola-se o pano sobre si mesmo. Na muleta, como explica A. J. Pinto Basto¹¹⁶, o pano da vela grande “ferra-se subindo a guarnição pela verga acima na ordem inversa do peso de cada homem, os quais com os pés e as mãos unem o

¹¹⁴ <https://www.pinterest.com/pin/350928995935356761/>.

¹¹⁵ João da Gama Pimentel Barata, “A caravela. Breve estudo geral”, *Studia*, Lisboa, n.º 46, 1987, p. 173.

¹¹⁶ *op. cit.*, p. 508.

pano à verga passando em seguida um tomadouro”. No Mediterrâneo manifestou-se a tendência para diminuir o tamanho da verga ou substituir o velame latino pelo redondo¹¹⁷, o que não se verificou em Portugal: o tamanho das velas latinas impressionava autores estrangeiros¹¹⁸.

16. As Velas e a Rede

Duhamel Du Monceau afirma em 1769 que a tartana francesa pode arrastar com um mínimo de quatro velas e um máximo de dez, mas as descrições e as gravuras conhecidas não mostram tantas velas. Como termo de comparação, na muleta portuguesa de fins do séc. XIX, Baldaque da Silva¹¹⁹ indica 9 ou 10: além da vela grande, “*a ré, caça no extremo do botaló um triângulo, que iça na pena da vela grande, denominado varredoura de cima, e por baixo, outro, a varredoura de baixo; e em estais que vão da cabeça do mastro para a roda de proa e para o botaló de vante, içam umas seis a sete pequenas velas, chamadas toldos, muletins, varredoura e cozinha*”. No bote da tartaranha, última embarcação que pescou com esta rede, o velame era um pouco diferente.

¹¹⁷ Jean-Jérôme Baugean, *Recueil de petites marines* (...), Paris, Ostervald, 1817, gravuras n.ºs 37 e 73.

¹¹⁸ William Morgan Kinsey, *Portugal illustrated in a series of letters*, 2ª edição, London, 1829 (1ª ed. 1828), p. 10; Marquis de Folin, *op. cit.*, p. 192; Marcel Adolphe Hérubel, *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*, Paris, 1911, p. 209.

¹¹⁹ *Estado actual* (...), pp. 299-300, e “A muleta de pesca”.

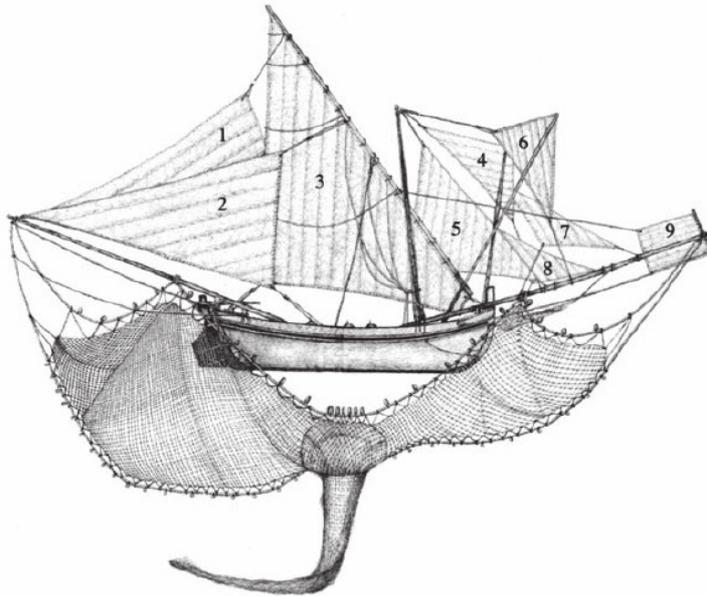


Figura 8 - Plano vélico do bote da tartaranha¹²⁰.

1. Varredoura de cima; 2. Varredoura de baixo; 3. Grande; 4. Pano da vara; 5. Polaca; 6. Varredoura da proa. 7. Cozinheira; 8. Cozinheira; 9. Toldo.

Com tantas velas, a muleta “*distingue-se de todos os barcos de qualquer parte do mundo*”¹²¹. Alguns autores atribuem-lhe ainda mais. Em 1867 William Henry Smyth¹²² diz que arvora 20: “*they frequently set as many as twenty different sails, aloft and aloft, by every possible contrivance, so as to puzzle seamen who are not familiar with the rig*”. Ou mais de 20, acrescenta o marquês de Folin¹²³ em 1892: uma vintena, pelo menos, algumas vezes mais, de pequenas velas de todas as formas (“*une vingtaine au moins, quelquefois plus, de petites voiles de toutes formes*”). Isto dava ao conjunto qualquer coisa de fantástico (“*Ceci donnait à l'ensemble quelque chose de fantastique*”). O velame já seria antiquado: com o progresso, os pescadores encontraram maneira de arrastar sem tantas velas.

O saco da rede tartaranha era de forma cónica como se vê na figura 8 (Plano vélico do bote da tartaranha). Este sistema foi substituído nos finais do séc. XIX pela rede de forma retangular de costuras, conforme parecer da

¹²⁰ Elisabete Curtinhal e João Martins, *Barcos, memórias do Tejo*, Seixal, Câmara Municipal do Seixal, 2007, p. 45, extraído de *Tartane, a cura di Maria Lucia De Nicolò*, p. 21.

¹²¹ Edward Keble Chatterton, *op. cit.*, p. 36.

¹²² *The Sailor's Word-Book. An alphabetical digest of nautical terms (...)*, London 1867, p. 89.

¹²³ Le Marquis de Folin, *op. cit.*, pp. 88-89.

Comissão Central de Pescarias, de 17 de junho de 1896¹²⁴, e decreto de 16 de outubro de 1896. Afirma Manuel de Oliveira Rebelo¹²⁵ que as muletas largavam 300 braças de cabo para permitir que a rede chegasse ao fundo; o lanço durava em média 8 horas e a rede era alada à força de braço. Não pode ser. Haveria sempre maneira de alar e içar a rede com um molinete ou outro aparelho de força, tal como se içavam pesos num navio. Um molinete para içar e suspender as redes tinha, por exemplo, a lancha poveira¹²⁶, e em várias gravuras de navios de pesca holandeses se vê a rede ligada a cabos que vão ao topo do mastro¹²⁷.

Manuel Leitão et. al.¹²⁸ afirmam que J. A. Neves Cabral¹²⁹ descreve, na Costa de Caparica, o arrasto da rede tartaranha para a praia, em vez de ser para a embarcação. É confusão dos autores. A rede que J. A. Neves Cabral descreve é a xávega ou “arte”, muito diferente da tartaranha.

Não temos informações sobre as outras artes de pesca usadas pelas muletas, mas seriam naturalmente as redes de emalhar, as linhas de mão, as linhas com muitos anzóis e, possivelmente, o arrasto à popa e em parelha.

17. A *Bean-Cod* (Muleta)

Muleta foi durante muito tempo designação genérica aplicada a diversos tipos de embarcações, e já no séc. XVIII, entre 1716 e 1728, Rafael Bluteau¹³⁰ mostra uma profunda ignorância ao definir as palavras muleta, tartaranha, sado e varredoura. Muleta: “*embarcação de que se usa no rio de Lisboa tanto para pescar como para a condução de algum género. Tem nos bordos duas pás que lhe servem de leme*” (as duas pás são as tábuas de bolina; não servem de leme). Tartaranha: “*barco de pescar que anda com vela latina e dois paus compridos, que saem da proa e da popa. É usado neste rio Tejo*”. Sado: “*embarcação que na Índia serve para pescar. São pequenas e compostas de várias pranchas, cosidas com cairo ou esparto; têm uma pequena vela do feitio das muletas do Ribatejo*”. Rede varredoura: “*tem as malhas muito pequenas; com ela pescam as muletas e*

¹²⁴ A *Collecção de leis e disposições diversas com relação à pesca e serviços marítimos dos portos (...)*, anos de 1896 a 1905, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, pp. 30-31, 50, 277, descreve os dois sistemas. Manuel Leitão (*Barcos do Tejo*, pp. 121-128, e *A muleta*, pp. 16, 48) também descreve a forma retangular de costuras.

¹²⁵ *op. cit.*, p. 66.

¹²⁶ Baldaque da Silva, *Estado actual (...)*, p. 376.

¹²⁷ Herbert Warington Smyth, *Mast and sail in Europe and Asia*, London, John Murray, 1906, pp. 80-81.

¹²⁸ *A muleta*, p. 20.

¹²⁹ *Meia-lua da Costa de Caparica. Subsídios para o estudo da sua arquitetura*, Setúbal, Junta Distrital de Setúbal, 1969.

¹³⁰ *Vocabulário (...)*, t. V, p. 628; t. VII, p. 170; t. VIII, p. 55; suplemento, parte II, p. 189.

apanham o mais pequeno peixe". Toda esta confusão pode ser resumida da seguinte forma: a muleta pesca com rede tartaranha; haveria outro tipo de muleta, a muleta do Ribatejo, só com uma pequena vela; a embarcação dita tartaranha é a muleta, que pesca com a rede tartaranha; esta é que é a dita varredoura.

O Dicionário de António de Moraes Silva, em 1789, aumenta a confusão com as suas definições de muleta, muletim, tartana e tartaranha. Muleta: "*embarcação pequena que anda no Tejo e vai à pescaria*". Muletim: "*vela pequena da muleta; os botes de Lisboa a Belém não podem levar mais que uma vela, e um muletim*". Tartana: "*embarcação pequena, de um mastro, que serve para a pescaria ou transportes; anda a remo ou com vela latina*". Tartaranha: "*barco de pescar no Tejo*". E nada melhorou com o *Grande dictionário portuguez (...)* de Domingos Vieira já em 1873: Muleta: "*embarcação pequena, que se lança fora da barra do rio Tejo, e que serve para a pescaria*". Muletim: "*vela pequena da muleta e a única*". "*Tartaranha, barco de pesca no rio Tejo*".

Em França, dicionários publicados a partir de 1687 definem assim a "*mulet*" (muleta): nome dum navio médio ("*moyen vaisseau*") de Portugal que tem três mastros com velas latinas¹³¹. Nas gravuras conhecidas a muleta nunca apresentou três mastros, pelo que estes autores devem estar a confundi-la com a tartana francesa, que podia ser de pesca, de carga ou de guerra, arvorando um mastro, dois ou três, ou com a caravela latina de três mastros. Mas a muleta só com um mastro está também em várias obras francesas.

A "*mulet*", barco português com três velas latinas, aparece também em alguns dicionários ingleses¹³². À muleta, barco de pesca com um mastro, os Ingleses davam o nome de "*bean-cod*" pelo menos desde 1701: "*Muléta: A boat called a bean-cod from its resemblance*"¹³³. A expressão aplicou-se também a todas as embarcações pequenas do estuário do Tejo com vela latina. Edward Clarke¹³⁴, numa carta escrita em Janeiro de 1762, descreve a linda vista em frente de Lisboa: "*The bean-cods, or small boats, which sail with any wind or tide, and are continually passing (...)*". São todos os de vela latina, porque navegam com qualquer vento e estão

¹³¹ Nicolas Desroches, *Dictionnaire des termes propres de marine (...)*, Paris, Amable Auroy, 1687, p. 359; Nicolas Aubin, *Dictionnaire de Marine (...)*, Amsterdam, 1702, p. 573; Alexandre Savérien, *Dictionnaire historique, théorique et pratique de marine*, tomo II, Paris, Charles-Antoine Jombert, 1758, p. 160.

¹³² William Henry Smyth, *The Sailor's Word-Book. An alphabetical digest of nautical terms (...)*, 1867, p. 488.

¹³³ Alexander Justice, *A Compleat Account of the Portugueze Language: Being a Copious Dictionary (...)*, London, R. Janeway, 1701.

¹³⁴ *Letters concerning the Spanish nation: written at Madrid during the years 1760 and 1761*, London, T. Becket and P. A. De Hondt, 1763, p. 354.

continuamente a passar. Uma descrição de Lisboa, de 1730, menciona a enorme quantidade de peixe descarregada por 200 ou 300 embarcações chamadas “*caravelles & muletes*”¹³⁵.

Bean-cod poderá ser um gracejo, como supõem alguns autores Ingleses: o casco teria semelhanças com a vagem do feijão ou da fava. António Marques Esparteiro¹³⁶ traduz “*beam cod*”, com m, para “*embarcação de pesca do bacalhau; dori*”, mas não fundamenta. Cada navio bacalhoeiro levava várias embarcações miúdas para, no local de pesca, largarem todos os dias de madrugada e regressarem ao anoitecer com a pescaria. Só à volta de 1875 é que essas embarcações miúdas passaram a ser doris; antes eram maiores e mais pesadas¹³⁷.

Em 1769 William Falconer¹³⁸, no seu famoso dicionário, ignora a “*mulet*” e descreve assim a “*bean-cod*”: “*a small fishing-vessel, or pilot-boat, common on the sea-coasts and in the rivers of Portugal. It is extremely sharp forward, having it’s stem bent inward above into a great curve: the stem is also plated on the fore-side with iron, into which a number of bolts are driven, to fortify it, and resist the stroke of another vessel, which may fall athwart-hawse. It is commonly navigated with a large lateen sale, which extends over the whole length of the deck, and is accordingly well fitted to ply to windwards*”. Esta descrição corresponde claramente à muleta: a proa arqueada para ré, com a banda metálica e os picos de ferro; a grande vela latina; os seus tripulantes faziam também serviços de pilotagem. Mas a muleta não era comum nas costas e rios de Portugal.

Era conhecida a semelhança entre a muleta e a tartana francesa, como se lê numa obra inglesa de 1794: “*Bean-cod. A small fishing vessel or pilot boat, used by the Portuguese, and rigs with one mast, similar to the tartan*”¹³⁹. É o único “*vessel*” ou “*boat*” português aqui mencionado, tal como na maioria dos dicionários e outra bibliografia desta época. A expressão *bean-cod* continuou a ser usada até ao séc. XXI: “*Bean-cod. A*

¹³⁵ *Description de la ville de Lisbonne*, Paris, Pierre Prault, 1730, p. 42.

¹³⁶ *Dictionary of naval terms English-Portuguese*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1974, p. 26.

¹³⁷ *Manuel des pêches maritimes françaises*, dir. Ed. Le Danois, fascicule 1, Paris, Office scientifique et technique des pêches maritimes, Juin 1935, p.73 (<http://archimer.ifremer.fr/doc/00000/1736/>).

¹³⁸ *An Universal Dictionary of the marine, or, A coupious explanation of the technical terms and phrases (...)*, London, T. Cadell, 1769.

¹³⁹ David Steel, *The elements and practice of rigging and seamanship (...)*, vol. I, London, Printed for David Steel, Union-Row, Little Tower Hill, 1794, p. 239. Versão online no site da Historic Naval Ships Association (<http://www.hnsa.org/doc/steel/index.htm>).

*small Portuguese river and estuary fishing-boat with a sharp and very high inboard-curving bow; it was single-masted with a large lateen sail*¹⁴⁰.

Uma primeira explicação para a muleta de três mastros, indicada em obras francesas e inglesas, estará na analogia que faziam entre a muleta, a caravela latina e a tartana francesa. Mas o marquês de Folin¹⁴¹, em 1892, apresenta outra explicação: todas as embarcações que se encontram à volta de Lisboa são derivações da muleta. Já William Falconer, em 1769, afirmara que a muleta era comum na costa e nos rios de Portugal, manifestando a tendência para estender o nome muleta a todas as embarcações portuguesas, e o marquês de Folin faz agora o mesmo.

Outro autor Francês, Jean-Baptiste-Philibert Willaumez¹⁴², descreve dois modelos da muleta: a “*mulette*” ou “*moulète*” e a “*mulet*”. A “*mulette*” ou “*moulète*” é a muleta com um mastro. A «*mulet*» tem dois ou três mastros inclinados para vante e velas latinas. No desenho que apresenta veem-se três mastros: o traquete e o grande, muito inclinados para vante, com velas grandes, e a mezena, vertical, também com vela latina, pequena.

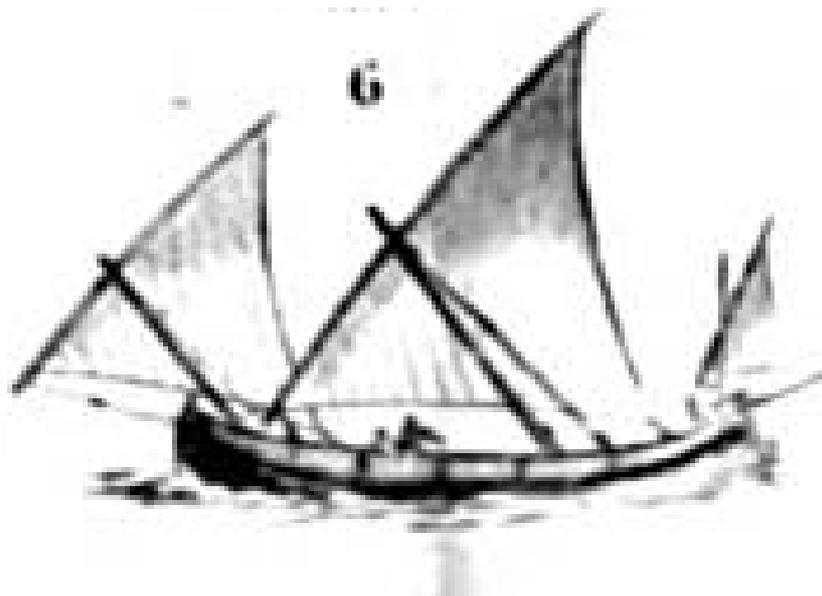


Figura 9 - *Mulet*¹⁴³.

¹⁴⁰ Richard Mayne, *The language of Sailing*, Chicago, Fitzroy Dearborn Publishers, e Manchester, Carcanet Press Ltd, 2000, p. 21.

¹⁴¹ Le Marquis de Folin, *op. cit.*, p. 89.

¹⁴² *Dictionnaire de Marine (...)*, 3^a ed., Paris, Bachelier, Père et Fils, 1831, p. 406. Também Alexandre Barginet, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, 1841, p. 488.

¹⁴³ Jean-Baptiste-Philibert Willaumez, *op. cit.*, Planche B, fig. 6.

Muito parecido com esta muleta (“*mulet*”) é o pinque¹⁴⁴. A única diferença notória é o mastro grande, vertical. Segundo António Marques Esparteiro¹⁴⁵, o pinque foi usado entre nós no século XVIII principalmente na navegação comercial do Brasil. É possível que esta muleta de Willaumez seja um pinque ou outro navio semelhante.

A muleta era famosa por várias razões:

- Análoga à tartana francesa, embarcação bem conhecida;
- Palavra familiar aos Franceses e Ingleses: “*mulet*”, “*mullet*” (tainha, muge);
- Com o velame de arrasto “*distingua-se de todos os barcos de qualquer parte do mundo*”;
- Estava no principal porto português, o de Lisboa, por onde passavam marinheiros de todo o mundo;
- Era a embarcação dos pilotos da barra de Lisboa.

Por esse motivo veio ocupar o lugar da caravela, palavra que durante séculos foi usada como designação genérica de navios médios e pequenos, e também de embarcações. A caravela deixou de ser mencionada na segunda metade do séc. XVIII, e o seu espaço foi ocupado pela muleta, que é quase a única embarcação ou navio português registado na maioria dos dicionários franceses e ingleses dos sécs. XVIII e XIX e outra bibliografia desta época.

¹⁴⁴ Daniel Lescallier, *Traité pratique du gréement des vaisseaux (...)*, tome second, 1791, planche XX, fig. 2; Johann Hinrich Roding, *op. cit.*, 1793-94, fig. 282; Jean-Jérôme Baugean, *Recueil de petites marines (...)*, 1817, gravuras n.º 10 e 37.

¹⁴⁵ *Dicionário Ilustrado de Marinha*, Lisboa, Clássica Editora, 1962.