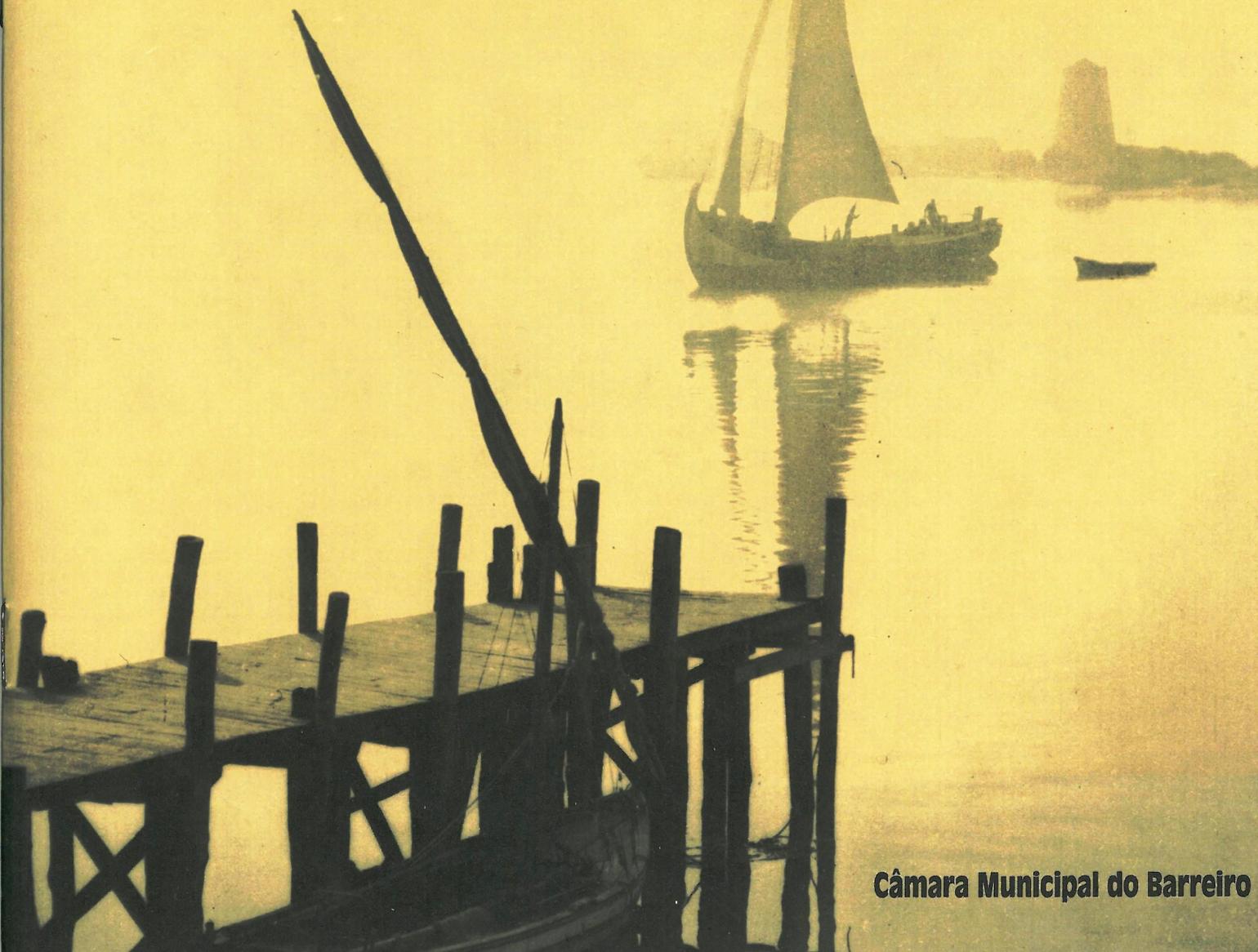
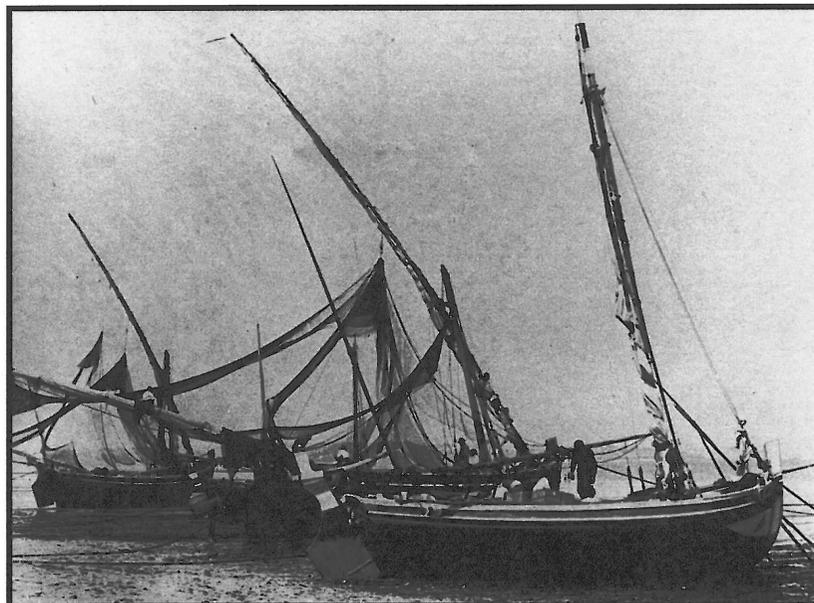


“Embarcações Tradicionais do Tejo
no Concelho do Barreiro”





Embarcações Tradicionais do Tejo no Concelho do Barreiro

Câmara Municipal do Barreiro



Uma vez mais a Câmara Municipal do Barreiro quer homenagear o grande mestre da fotografia que foi Augusto Cabrita, ao incluir neste trabalho algumas fotografias da sua autoria, que pela beleza e significado imortalizaram momentos da vida dos homens e do rio Tejo.

Estas fotografias foram selecionadas do acervo adquirido pela CMB em 1993.

Março 1999



A temática das artes náuticas é uma componente muito forte na génese da identidade cultural dos barreirenses.

Os condicionalismos geográficos do território que actualmente compõe o concelho do Barreiro, criaram um *modus vivendi* muito peculiar que originou uma profunda ligação entre os homens e o rio. Aqui se estabeleceram actividades como a pesca, a exploração do sal, a construção de engenhos de moagem para aproveitamento da energia das marés, a construção naval, o transporte de homens e produtos, a instalação de indústrias modernas que tiraram partido das excelentes acessibilidades que transformaram o Barreiro no principal elo de ligação com o Sul do País,

Com esta Exposição, a Câmara Municipal pretende contribuir para um melhor conhecimento e divulgação de aspectos da história local, ligados às actividades marítimas e fluviais das gentes do Barreiro.

Recentemente a Câmara Municipal do Barreiro adquiriu uma embarcação típica do Tejo – o *Varino Pestarola* -.

Com esta aquisição a autarquia projecta desenvolver programas lúdico-culturais e de carácter científico, (aulas de biologia, estudo de espécies marinhas, recolha de amostras de água, etc.) que despertem o interesse e motivem a participação para as questões do Património Histórico Cultural e Natural.

Sector do Património Histórico Cultural da CMB



"Ti Policarpo" a trabalhar as redes do cerco.

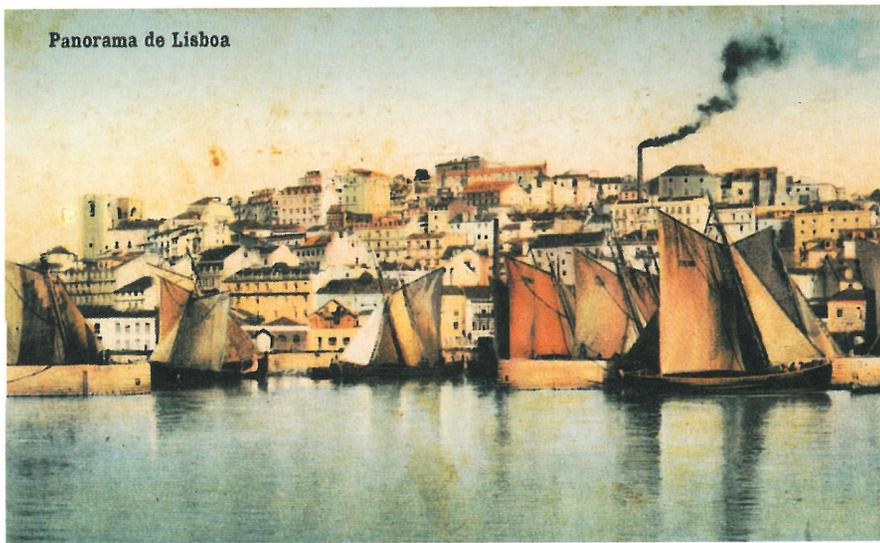
território

As povoações da orla ribeirinha que constituem actualmente o Concelho do Barreiro, tiveram origem e desenvolvimento a partir dos esteiros do Tejo, numa vasta área que se estende do Esteiro da Moita, até à foz da Ribeira de Coina. Beneficiando de condições geográficas excelentes as suas gentes, muito cedo souberam aproveitar a grande riqueza natural, que os recursos fluviais lhes proporcionaram.



Pesos de rede ou de caco, utilizados nas antigas artes de pesca artesanal. Forno de cerâmica dos sécs. XV/XVI. Campo Arqueológico da Mata da Machada.

Panorama de Lisboa



Panorâmica da cidade de Lisboa, junto à Doca de Santa Apolónia.
Col. Postais. Doação do Arqtº Cabeça Padrão. Biblioteca Municipal do Barreiro

Desta vivência imemorial, nasceram costumes e tradições (alguns já desaparecidos) - tecidos em quotidianos anónimos, que configuram alguns dos aspectos mais ricos do nosso património cultural: a relação entre os homens e o rio.

A proximidade com Lisboa gerou um tráfego fluvial muito intenso. Desde épocas remotas, o *Barco dos Moios*, o *Barco dos Moinhos*, o *Bote do Pinho*, a *Muleta de Pesca*, o *Varino*, a *Fragata*, o *Batel*, o *Batelinho*, a *Falua*, a *Canoa* e uma infinidade de outro

tipo de embarcações, sulcam as águas do Tejo, ligando as duas margens, transportando pessoas e mercadorias.

É neste cenário em que vamos encontrar actividades como a pesca, a navegação de cabotagem, a exploração de marinhas de sal, a construção e reparação naval, o aproveitamento da energia das marés para edificação de engenhos moageiros e mais tarde as indústrias de seca do bacalhau.

Vista parcial da praia — BARREIRO

(3)



A Praia do Barreiro em 1910.
Col. Postais editados por J.F. Aves, Barreiro



Vista geral sobre a Azinheira Velha, onde no séc. XVII existiu um importante estaleiro naval, também denominado *Feitoria da Telha*.

Documentado desde o séc. XVII, contudo, pressente-se a sua existência em épocas anteriores, pela função de complementaridade que desempenhava, relativamente à Ribeira das Naus de Lisboa. Nos esteiros abrigados do Coina invernavam os navios começados no Verão em Lisboa.

A charneca de pinheiros e montado de sobre que dominava toda a Península de Setúbal, fornecia a

construção naval

A construção naval nas margens do sul do Estuário do Tejo, é muito antiga, particularmente nos esteiros do Rio Coina.

Esta longa tradição, pode ter tido o seu início com o aparecimento de pequenas oficinas para a construção de embarcações de pequeno e médio porte, destinadas ao tráfego local e progrediu fortemente no período da Expansão Portuguesa com o Estaleiro Naval da Telha.



Ribeira das Naus de Lisboa em 1505.

Iluminura da *Crónica de D. Afonso Henriques*, de Duarte Galvão, Museu Castro Guimarães, Cascais.



Estaleiro de Mestre Francisco Ferreira em Alburrica. Em reparação o lugar «Nova Lisboa».
Fotografia gentilmente cedida por Amilcar Francisco Costa.



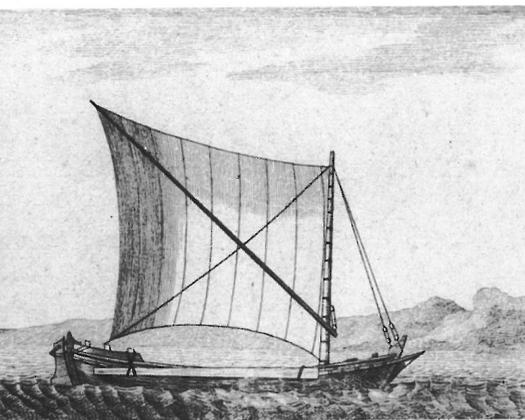
Placa toponímica existente na Telha Velha, Santo André.

matéria prima adequada (madeira e pez) para o florescimento desta actividade.

Oralmente transmitidas de pais para filhos, técnicas e tradições ligadas às artes náuticas, perduraram no Barreiro até meados do séc. XX com a existência de vários estaleiros, desde a Praia Norte (Estaleiro de Manuel dos Santos César em 1915), junto ao Moinho Pequeno (Estaleiros de João Esteves em 1860 e de José Elias Ligorne desde 1870) e ao longo da antiga Praia da Recosta (Estaleiros de José Guilherme Bravo e Guilherme Vasconcelos em 1915).

Em Alburrica de 1911 a 1954 funcionou, o Estaleiro de Mestre Francisco Ferreira, um dos últimos a construir embarcações à vela para a pesca.

transporte de mercadorias locais



Barcos dos Moios utilizado no transporte do sal.

João de Souza, *Caderno de Todos os Barcos do Tejo*, 1785.

As especificidades da economia local, condicionaram o aparecimento de embarcações com funcionalidade própria, ligadas ao transporte das mercadorias produzidas na região e cujo destino preferencial era o mercado lisboeta.

O *Barco dos Moinhos* cruzava as águas do Tejo, abastecendo a capital de cereais e farinhas moídas nos moinhos da «Outra Banda». O grande número destes engenhos (chegaram a ser perto de 60 em todo o Estuário do Tejo), indicia um tráfego fluvial

muito intenso por parte desta embarcação, que desapareceu do rio sem deixar rasto, a qual, apenas a iconografia regista a sua existência. Outra das produções importantes, da região era o sal. A partir do séc. XIV



Marinhas do Lavradio em plena actividade nos anos 30

encontram-se referências documentais sobre as marinhas de sal na região do Barreiro. Contudo, era o sal do Lavradio e de Alhos Vedros o de melhor qualidade. O seu transporte

era efectuado pelo *Barco dos Moios* (moio: antiga medida equivalente a 60 alqueires).

O coberto vegetal existente na Margem Sul, desde sempre constituiu um recurso energético para a cidade



Catraeiro em Lisboa. O *Catraio* era um barco típico do Tejo destinado ao transporte de pessoas e carga ligeira.

Col. Palhares. Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB.



Fragata junto ao ancoradouro da CP na Av. de Sapadores, no transbordo de cargas para Lisboa.

Fotografia Augusto Cabrita. CMB.

de Lisboa. Daqui seguiam a lenha e o carvão que alimentavam e aqueciam os lisboetas, tal como o tojo utilizado como elemento de combustão rápida. Estes recursos naturais deram origem ao aparecimento da *Barca* ou *Bote do Pinho* e a profissões como os condutores do tojo, descarregadores de lenha, carreteiros, etc.

O desaparecimento destas embarcações típicas deveu-se ao desenvolvimento de novos meios de transporte com o triunfo da industrialização e a introdução da máquina a vapor.



A Muleta do Barreiro vogando em frente a Alburrica.
Museu da Marinha, Lisboa.

muletas de pesca

A Muleta de Pesca ou **Muleta de tartaranha** era uma embarcação possante e de aspecto algo bélico, muito utilizada pelos pescadores do Barreiro e do Seixal, cujas referências escritas remontam a 1572.

Com a sua silhueta inconfundível marcou a paisagem fluvial do Tejo até ao início do séc. XX. A muleta pescava de través com artes de arrastar, «rocegando o fundo com uma rede de arrasto – a tartaranha – rebocada e ligada aos batelós – à proa e à popa



Praia Norte do Barreiro em 1905.
Fotografia de Barcia, conhecido fotógrafo lisboeta.

descaindo com o vento, isto é arrastando de lado». Revista da Armada, n.º 48, 1975.



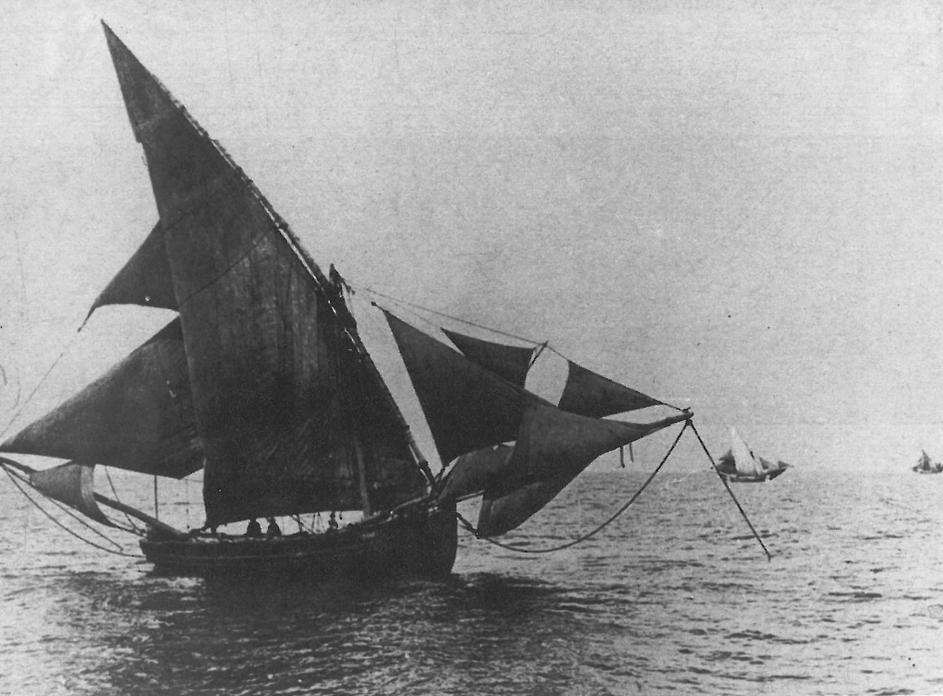
Envergava um notável conjunto de velame, composto de 6 a 7 pequenas velas, chamadas toldos, muletins, varredouras e cozinheira para além do grande pano triangular latino. As pequenas velas faziam a compensação das velas de ré, para que a

Varino de Lisboa. Ao fundo a silhueta peculiar da Muleta.
Col. Palhares. Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB.

embarcação se mantivesse atravessada enquanto arrastava. A sua tripulação variava entre os 14 e 16 homens e podia medir entre 13 a 15 metros de comprimento, 4 de boca e 2 de pontal. Durante o séc. XVII a Muleta foi alvo de posturas específicas contra o uso das suas redes, pelos malefícios que causava aos fundos marítimos o arrastar das suas redes. Para Gomes Pedrosa (Revista da Armada, n.º 164, 1985) o nome *Muleta* é uma derivação do francês *mulette*, palavra que designa *mugem*, pelo que considera ter sido a grande quantidade desta espécie de peixe existente na região, que terá dado o nome à embarcação. A Muleta constitui hoje uma peça muito importante na heráldica barreirense, perpetuando na memória as antigas actividades marítimas e fluviais de velhas gerações de pescadores *camarros*.



A Invencível Armada sai de Lisboa, em 1588. Em primeiro plano surge em pormenor a figura de uma Muleta.
Museu Marítimo de Barcelona.



Bote de Tartaranha. Este bote veio substituir a Muleta utilizando o mesmo tipo de redes e velame.

Arq. Fotog. Ecomuseu do Seixal. CMS.

Espécie de bote grande, o *Batel*, era especialmente empregue na faina piscatória. De proa levantada e popa redonda, fundo chato, podia albergar uma tripulação de 10 a 12 homens. Aparelhava um mastro inclinado para

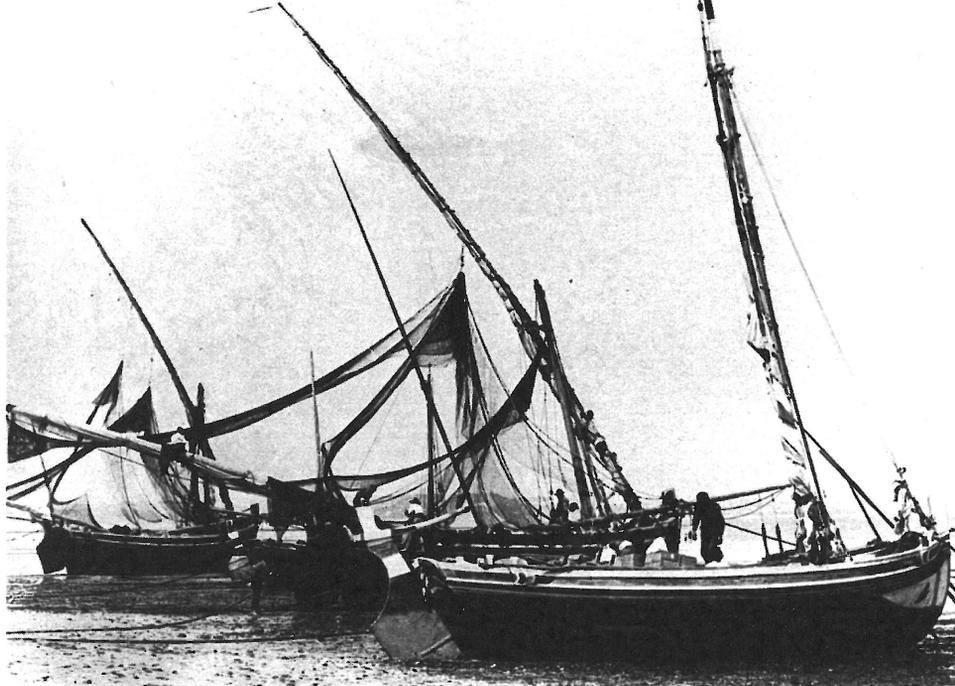
botes e batéis

Os *Botes* navegam nas águas do Tejo desde os primórdios do séc. XVI. Tratam-se de embarcações de pequeno calado, fundo chato e popa direita, que se foram especializando na navegação a remos ou à vela, nas águas estuarinas pouco profundas. Eram muito utilizadas no transporte de pessoas e mercadorias (frutas, vinhos, legumes, etc.) da «Outra Banda» para a capital.

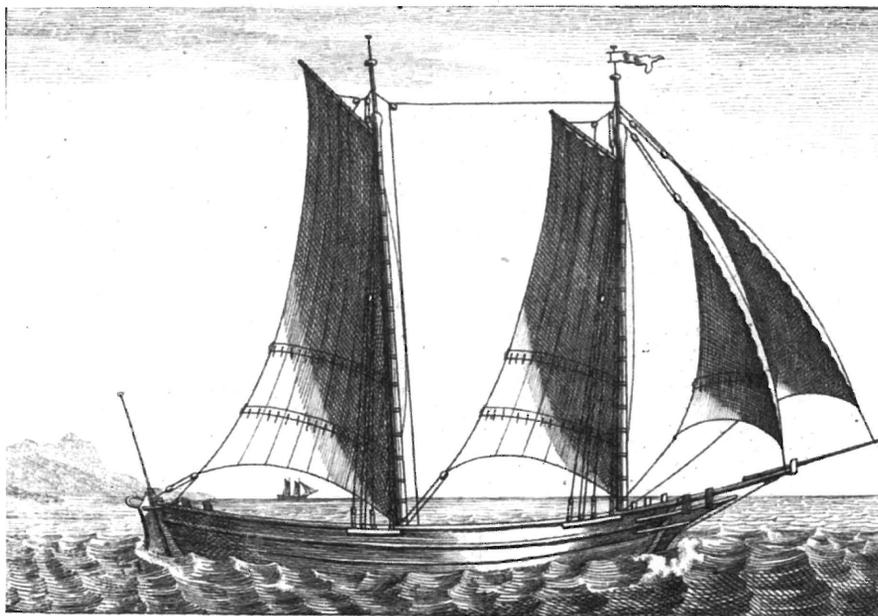


Botes de pesca na Praia do Barreiro.
Fotografia de Barcia.

ré que alçava uma vela triangular latina, auxiliada por outras velas compensadoras, tanto à proa como à popa, amarradas a pequenos mastros denominados batelós. O transporte do pescado dos Botes e



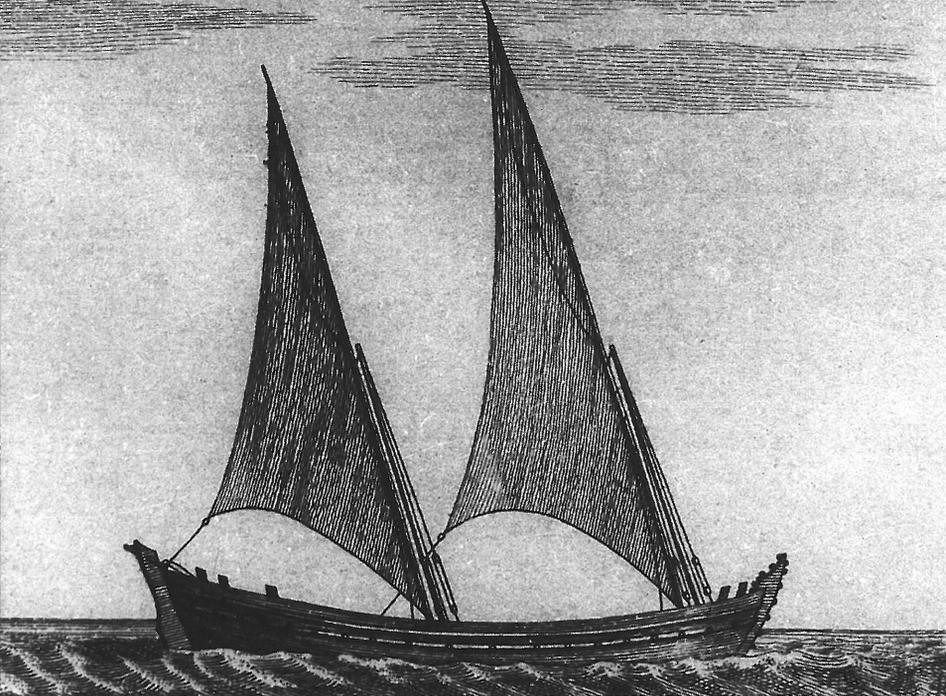
*Botes e Batéis secando as redes na Praia do Barreiro.
Arq. Fotog. Ecomuseu do Seixal. CMS.*



*Batéis de água acima.
João de Souza, Caderno de Todos os Barcos do Tejo, 1785.*

das Muletas, era efectuado por uma embarcação própria para esse efeito, a *Enviada*, governada por um arrais, o *Enviadeiro*. O aparelho usual da *Enviada* era o triangular latino ou bastardo.

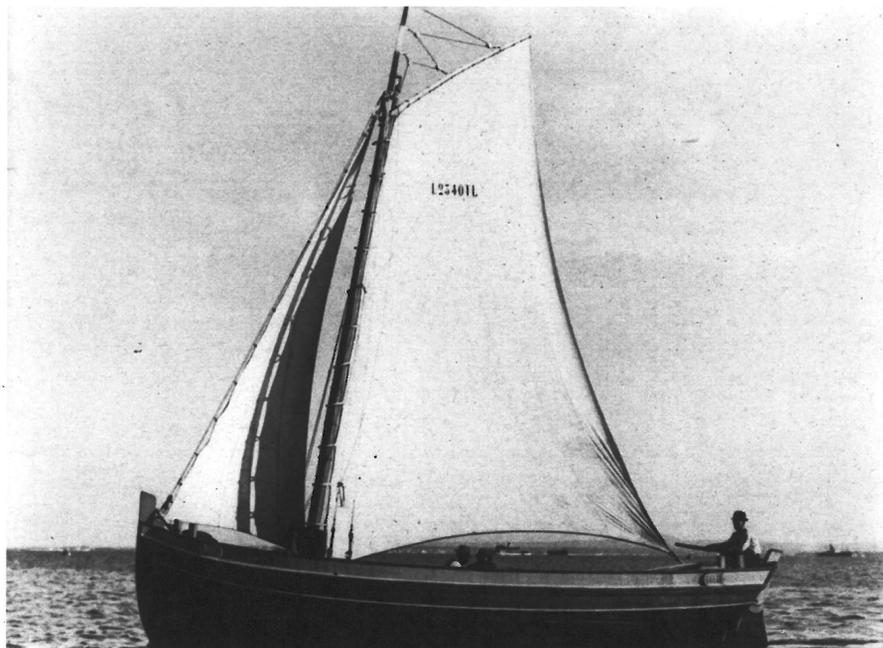
Dos 49 barcos de pesca existentes no Barreiro em 1758, restavam menos de 20, no final do séc. XX, que progressivamente foram desaparecendo pressagiando a mudança do tradicional tráfego fluvial do rio Tejo. Os Botes tornaram-se assim, no dizer de Armando da Silva Pais «as derradeiras embarcações de pesca desta vila».



Fragata de Alcochete. João de Souza, Caderno de Todos os Barcos do Tejo, 1785.

fragatas

Cruzando o Mar da Palha num constante vai e vem entre as duas margens do Tejo, as *Fragatas* aparecem representadas iconograficamente desde o séc. XVIII. Barcos muito robustos, de tipo misto, eram utilizados no transporte de mercadorias, particularmente nas cargas e descargas das grandes embar-



Fragata a navegar no Tejo. Arq. Fotog. Ecomuseu do Seixal. CMS



**Fragatas e Varinos ancorados no Cais do Sodré em Lisboa, 1940.
Col. Postais. Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB.**

cações, mas também transportavam pessoas. As antigas *Fragatas do Tejo*, podiam atingir os 25 metros de comprimento e transportar até 200 toneladas.

As *Fragatas* estavam classificadas na categoria dos *Barcos de Água Acima*, ou seja só podiam navegar no estuário e enseadas do Rio Tejo. Possuem uma borda baixa, boca muito aberta e um pequeno calado. Diferem do varino pela existência da quilha e pela proa mais rectilínea. O velame da *Fragata* é constituído por

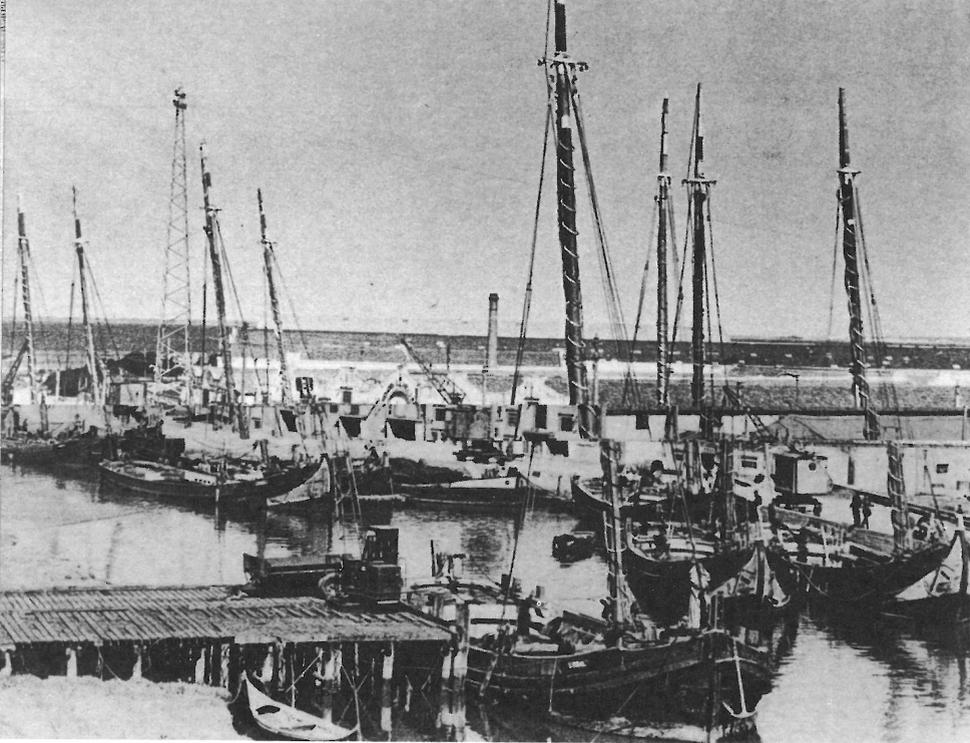
um único mastro, ligeiramente inclinado à ré, onde enverga uma vela quadrangular (vela grande), içada pela carangueja. Completa o aparelho uma vela de estai.

Nos últimos anos o interesse pelo património marítimo e fluvial do Tejo, tem levado algumas autarquias a recuperar embarcações tradicionais, especialmente *Fragatas* e *Varinos*. Lentamente, os barcos típicos do Tejo regressam, animando o rio com o seu aspecto gracioso e colorido.



*Varina, (mulher de Ovar)
Vendedeira de peixe nas ruas de Lisboa*

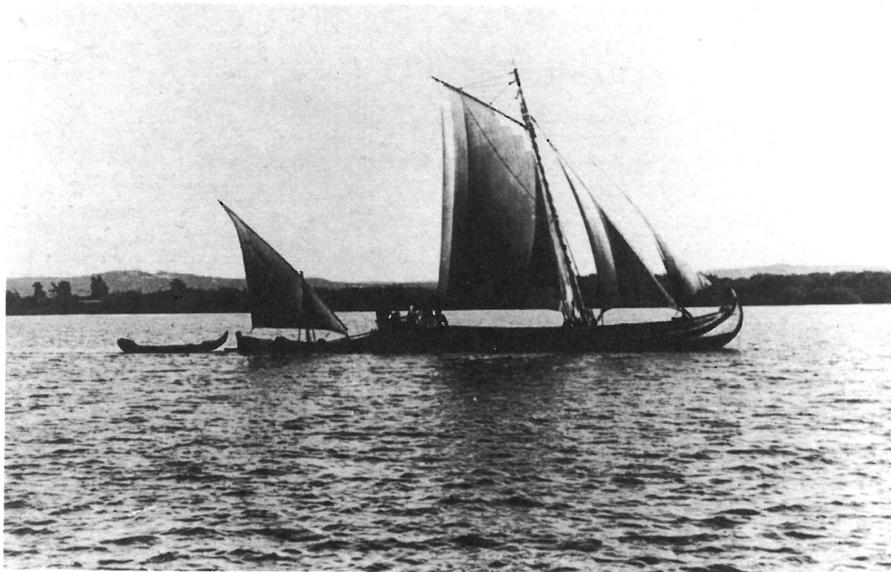
**Varina ou Ovarina com a sua canastra de peixe, percorrendo as ruas de Lisboa.
Col. Palhares. Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB**



Varinos e Fragatas no Cais do Sodré em Lisboa, 1940.
Col. Postais. Doação do Arqtº Cabeça Padrão. BMB.

varinos

Embarcação semelhante à Fragata, o *Varino* é por vezes denominado Fragata de fundo chato. O que o distingue desta é a sua proa arredondada e a inexistência de quilha. É uma embarcação muito elegante, e simultaneamente muito robusta. O seu fundo liso permite-lhe singrar em águas pouco profundas, adequando-se perfeitamente à navegação nos esteiros do Tejo.



Varino navegando no rio Tejo (1ª metade do séc. XX).
Arq. Fotog. Ecomuseu do Seixal. CMS.

Os varinos eram essencialmente embarcações de carga que surgiram a partir da 2ª metade do séc. XIX, competindo com os barcos a vapor no Tejo.

Trata-se de um barco muito característico pelo aspecto cromático que apresenta. Geralmente a proa exibe um painel colorido com o nome da embarcação onde se conjugam e contrastam cores muito garridas como o amarelo, o preto, o azul, o branco e o vermelho. A temática decorativa é composta de grandes ramalhetes e cercaduras de rosas e



Varino "Pestarola", recentemente adquirido pela C.M.B., atracado ao cais do Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos.

folhagens que vão de bombordo a estibordo, num estilo pitoresco e ingénuo. O interior é igualmente decorado à volta da amurada, na escotilha do porão ou nas molduras e bandeiras das portas.

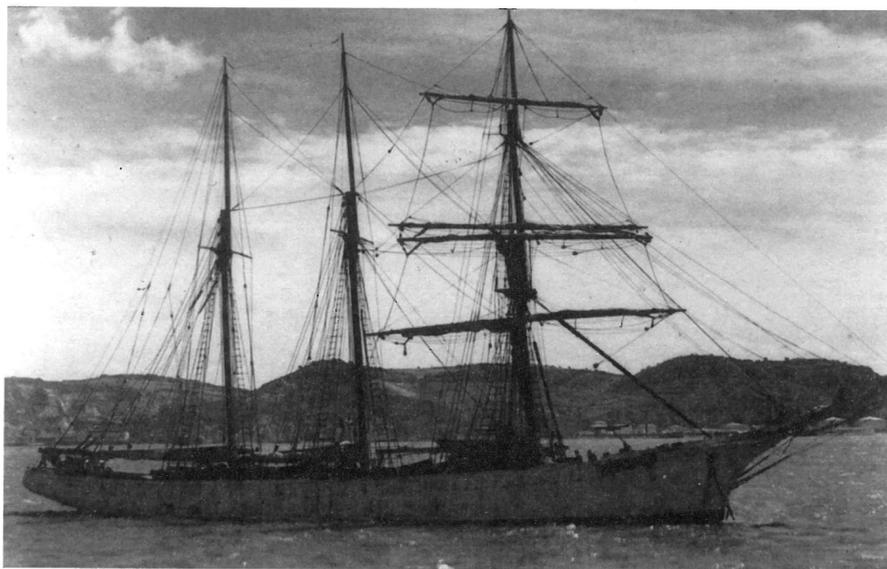
Por vezes são representadas imagens de devoção, autênticos ex-votos, na mais pura concepção de arte popular. O *Varino* enverga um pano triangular latino no seu único mastro e uma pequena vela à proa.



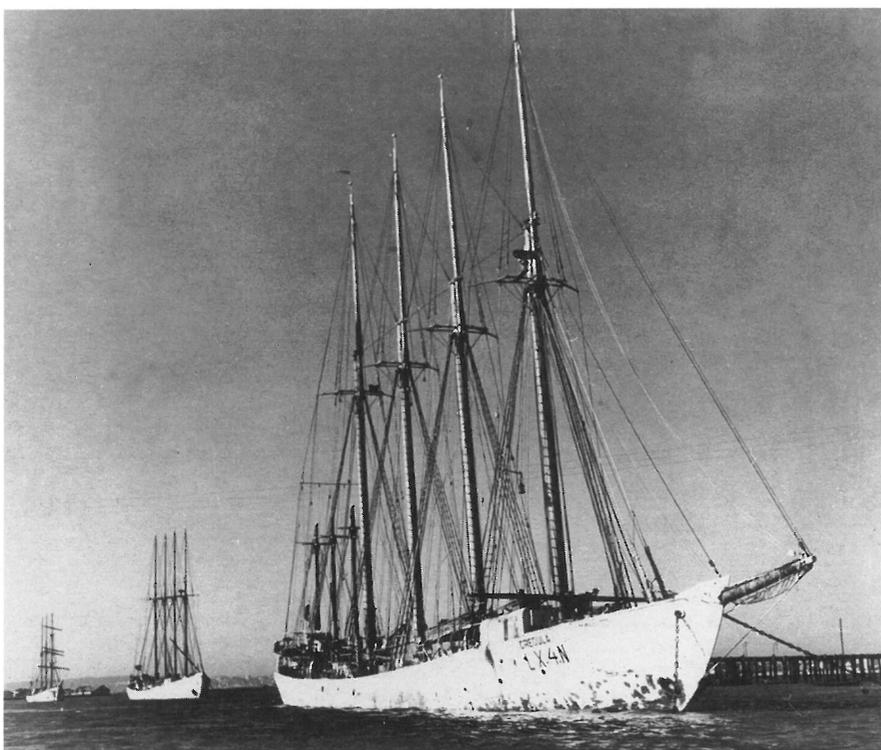
Benção dos *Bacalhoeiros* em Belém. Exposição do Mundo Português, 1940.
Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB.

bacalhoeiros

A existência de condições geográficas especiais como o recolhimento dos esteiros, a excelente navegabilidade da cala do rio Coina e a relativa proximidade com Lisboa, determinaram a instalação de indústrias de seca do bacalhau na Azinheira Velha e Santo André (Parceria Geral de Pescarias Ld^a) fundada em 1891 por Abraham Bensaúde e Congimex em Palhais.



Navio bacalhoeiro «Gazela Primeiro». Trata-se de um *lugar patacho* que pertenceu à frota de bacalhoeira dos Bensaúde. Fotografia Parceria Geral de Pescarias, Azinheira Velha



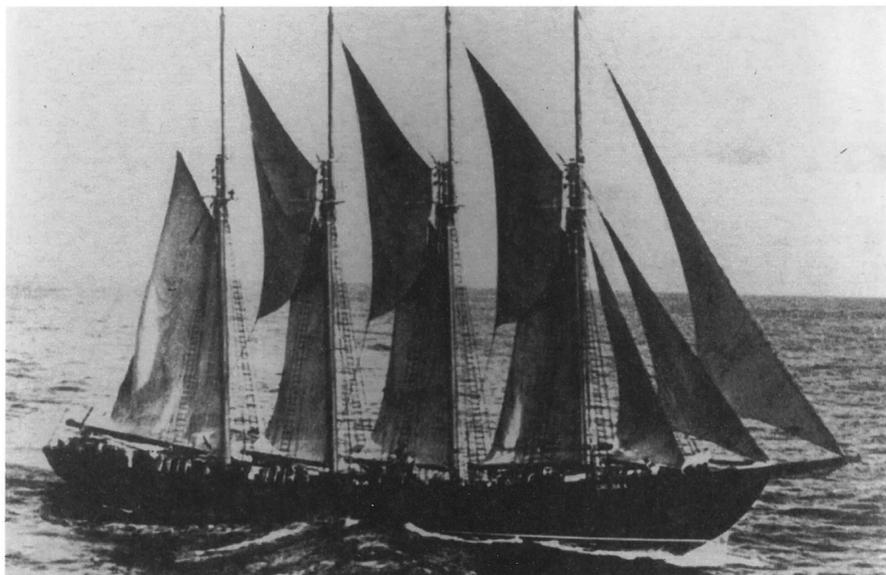
Frota bacalhoeira da Parceira Geral de Pescarias.
Fotografia Parceira Geral de Pescarias

Ainda há poucos anos era comum observar os navios bacalhoeiros ancorados junto à Parceria, no antigo Rio da Telha, que em épocas anteriores abrigara um estaleiro naval do período dos Descobrimentos.

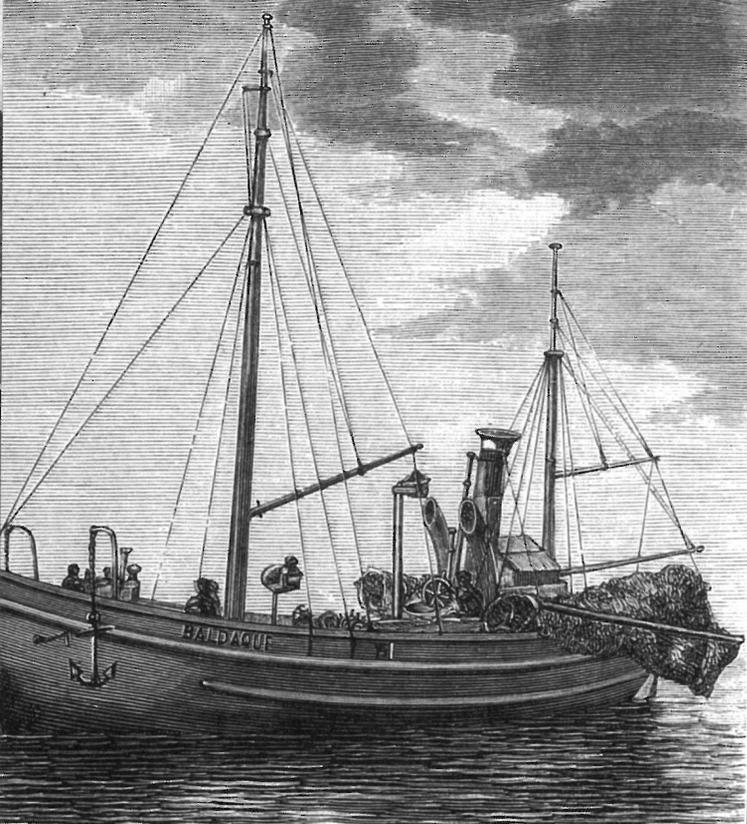
A Frota de Bacalhoeiros dos Bensaúde, era constituída na sua maioria por *Lugres e Lugres Patachos*, embarcações de grande envergadura de três mastros e um majestoso conjunto de velas de variado recorte, que cruzavam o Oceano Atlântico rumando à Terra Nova, na demanda do bacalhau.

Chegados aos bancos de pesca os navios fundeavam e a faina piscatória era realizada em pequenos barcos a remos, os Doris.

Estas embarcações são de origem inglesa e o seu nome original seria *Whorry*, o que, por aportuguesamento da palavra resultou em *Dori*. Muitos destes navios bacalhoeiros já foram desmantelados. Um dos poucos que ainda resta é o navio "Creoula", construído nos antigos estaleiros da CUF, actualmente transformado em navio-escola da Marinha Portuguesa.



Navio «Creoula» com todo o pano largo, na Terra Nova.
Fotografia Parceira Geral de Pescarias



Vapor de pesca com arrasto.

A.A. Baldaque da Silva, *O Estado Actual das Pescas em Portugal*, 1891.

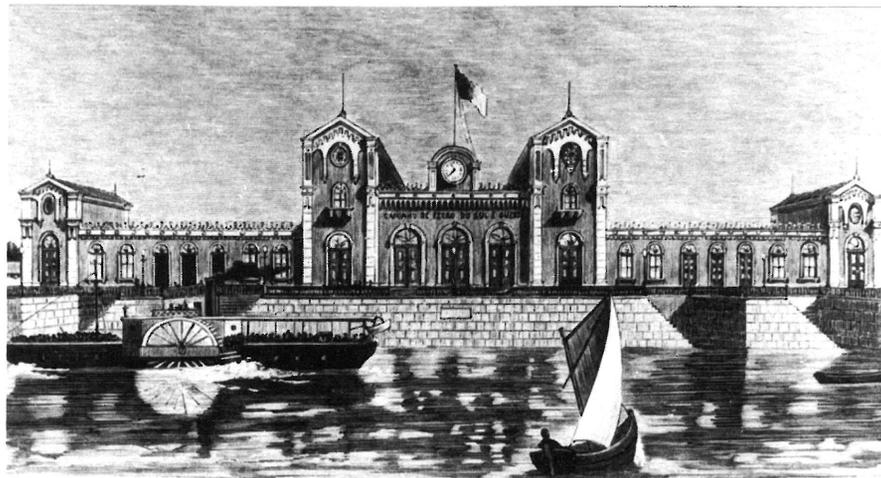
Data de 1834 a fundação da *Companhia de Vapores do Tejo*, que gradualmente foi suplantando os *Botes, Cacilheiros, as Fragatas, os Varinos, etc.*, que asseguravam a circulação de pessoas e bens entre Lisboa e a Margem Sul.

Os primeiros barcos de carreiras a vapor do Barreiro para Lisboa e Seixal, acostavam, antes da construção da Estação Fluvial do Sul e Sueste em 1884, no Bico do Mexilhoeiro numa ponte de madeira construída para o efeito.

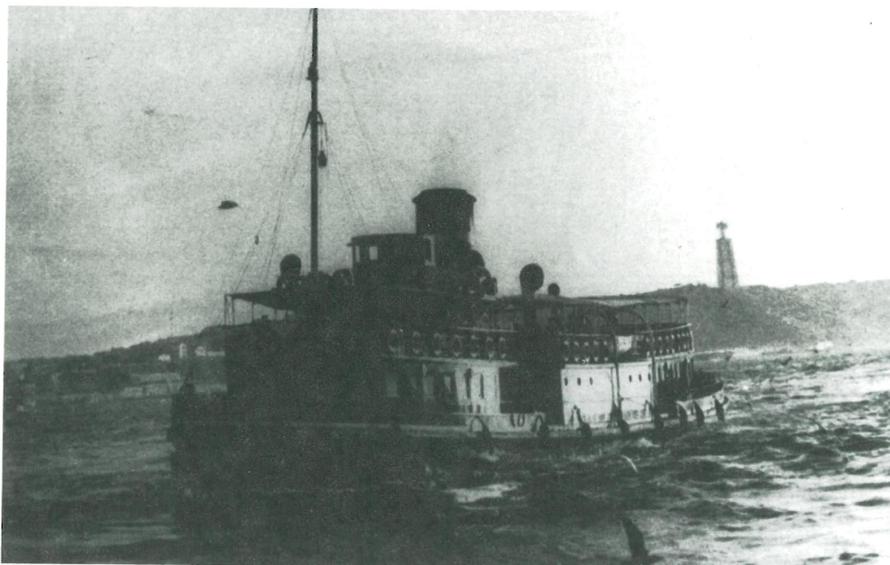
O declínio da faina da pesca no início do séc. XX, decorrente da transferência de grande parte da mão de obra para a indústria coincide com o

barcos a vapor

Em Portugal, a navegação fluvial a vapor data de 1821. O início da industrialização deu origem a uma progressiva uniformização na tipologia das antigas embarcações a remos ou à vela, que lentamente se foram adaptando à nova tecnologia, ou acabaram por desaparecer numa competição derradeira com os barcos a vapor.



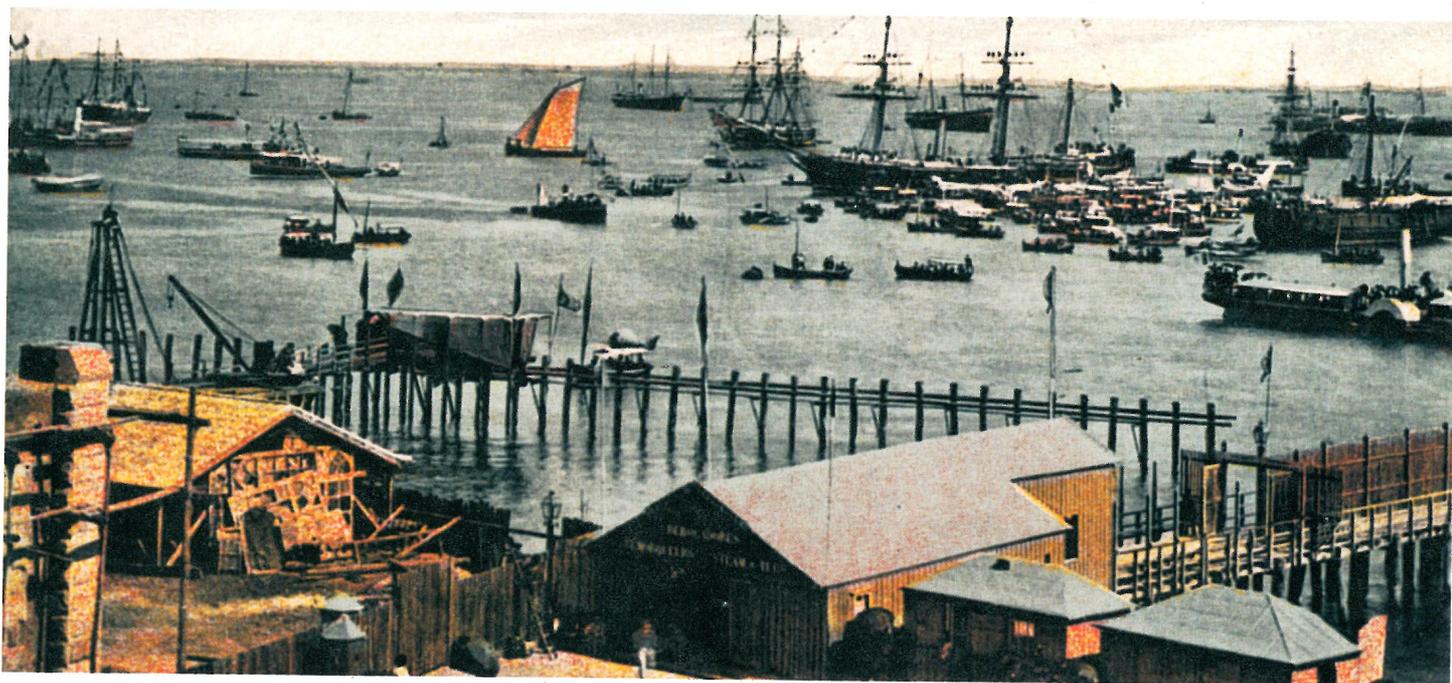
Navio a vapor «Palhetas» junto à Estação Fluvial do Sul e Sueste, à partida para Lisboa.



Embarcação da carreira diária entre o Barreiro e Lisboa, um dos primeiros barcos a substituir os antigos vapores.

aparecimento dos vapores de pesca de arrasto. Este tipo de barcos, concebidos, para exigências mais compensatórias, por parte dos armadores, exercem a sua função ao longo da costa, capturando todo o tipo de peixe que encontram, o que provoca um efeito depredador nas espécies marinhas.

O "poder mágico da força do vapor" constituiu uma revolução nos meios de transporte marítimos, pois possibilitou o transporte de grandes tonelagens e uma economia de tempo em viagens considerável.



Vista panorâmica do rio Tejo, coalhado de barcos, onde se distinguem alguns vapores. Col. Postais. Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB.



Barcos do cerco no Seixal, meados do séc. XX. Arq. Fotog. Ecomuseu do Seixal. CMS.

a arte do cerco

Velha de muitos séculos, a arte de pesca artesanal conhecida por cerco ou *estacada* foi praticada no Barreiro até meados dos anos 80 do nosso século.

O cerco era armado na praia, de Maio a Outubro e consistia na montagem das redes em varas que se espetavam no solo, numa camada, argilosa denominada *salão* ou *solão*. As redes



Com a maré vazia procede-se ao levantar do cerco. Ao fundo Lisboa anoitece.

ficavam semi-enterradas na areia durante a baixa-mar e eram levantadas e esticadas a bordo de uma embarcação especial, a *Canoa das Redes*, durante a preia-mar. Quando a maré vazava recolhiam-se os cativos

o enxarroco, o robalo, a tainha, o linguado *barreirento*, especialmente apreciado, a *lambujinha* o camarão mouro, as ostras, o lingueirão, etc. O topónimo *Bico do Mexilhoeiro* indicia a presença deste e outros moluscos,



Canoa das redes pertencente a Rogério Cebola, em frente a Alburrica.

que tinham ficado presos nas redes. Pela sua riqueza natural, o rio Tejo oferecia toda a sorte de peixe e marisco àqueles que viviam da pesca até ao princípio do séc. XX. Aqui eram pescados o safio, a enguia, a corvina,

tal como as ostras, que infelizmente, com a poluição química provocada pelo Complexo Industrial da CUF, conduziu ao desaparecimento de várias espécies e ao declínio da faina piscatória local.



Pescador do Barreiro e Seixal.
Col. Joubert. Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB.

A capela dos homens do mar

A dureza e a precaridade da vida dos pescadores, constantemente confrontados com tragédias (naufrágios e outras inclemências), levou a que muito cedo procurassem formas de protecção e associação comuns.

Num quotidiano pautado pelo calendário litúrgico, os indivíduos tenderam a enquadrar-se socialmente em Irmandades e Confrarias,

regidas pela Igreja, cuja componente fundamental da sua existência assentava na solidariedade. Estas associações surgiram, na sua maior parte, entre indivíduos da mesma actividade profissional. No Barreiro, regista-se desde 1742, a presença de uma *Irmandade de Pescadores*, ou *Capella dos Homens do Mar*, também conhecida por *Irmandade de S. Pedro*, constituída exclusivamente por pescadores e proprietários de embarcações de pesca. Também em Coina há notícia da existência de uma *Irmandade de N^a S^a da Conceição*, ou dos *Homens do Mar*, o que de certo modo revela a importância que as actividades piscatórias detiveram outrora nesta antiga Vila.

A *Irmandade de S. Pedro* do Barreiro, desempenhava um papel muito importante na ajuda e assistência médica aos seus sócios e familiares, dispondo mesmo de um médico, um boticário e «casas onde está estabelecida a Botica da Corporação dos

Marítimos» Arq. Distrital de Setúbal,
Cartório Notarial Liv. 60, 1856.

Para além das festas em honra do seu orago, S. Pedro, os marítimos do Barreiro tinham especial devoção pela imagem do Senhor dos Passos, à qual realizavam grandes festividades, as suas expensas.

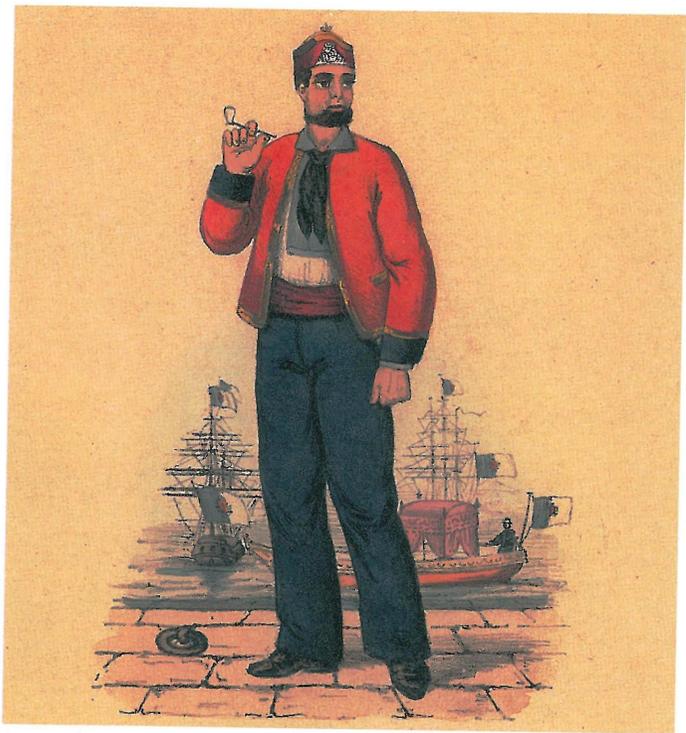
«Nenhum indivíduo desta vila, ou mesmo de fóra, com excepção das autoridades, do médico e do

pharmaceutico do partido marítimo, pode tomar parte n'esta solemnidade, excepto os que se occupam da vida do mar ...» José Augusto Pimenta, *Memória Histórica da Villa do Barreiro, 1886.*

Esta festa, na qual apenas participavam os mareantes, é ilustrativa do peso económico que as actividades marítimas e piscatórias ainda detinham no final do séc. XIX no Barreiro.



Ex-votos marítimos a N.ª S.ª do Rosário. O número de mortes em consequência dos naufrágios era bastante elevado, assumindo por vezes proporções trágicas.



Remadores das Galeotas Reais, com farda de gala, por ocasião das festividades no rio Tejo.

Col. Joubert. Doação Arqtº Cabeça Padrão. BMB

o círio da senhora do rosário

Durante o séc. XVIII era muito corrente a realização de festas e romarias na Margem Sul do Tejo, deslocando-se grande número de peregrinos lisboetas às ermidas da "Outra Banda" para festejar os seus santos de devoção.

A romaria à Senhora do Rosário, instituída pela *Confraria dos Irmãos Escravos de N^a S^a do Rosário*, com sede em Lisboa, afirmou-se ao longo do séc. XVIII, como uma das mais concorridas de toda a Margem Sul, à semelhança do círio da Atalaia (Montijo) e da Senhora do Cabo (Cabo Espichel). Saía da Praça do Comércio em Lisboa, num Escaler da Marinha Real, tripulado pelos *algarves* que envergavam a sua farda de gala composta de «jalecas escarlates, calças brancas e gorros com chapa de prata», Armando da Silva Pais, *O Barreiro Antigo e Moderno*. Ao longo do percurso juntavam-se-lhe inúmeras embarcações, adornadas com grande pompa, chegando em procissão marítima ao cais do Rosário no Barreiro. Ali era aguardada pela população e confrarias locais com os seus estandartes, seguindo a Senhora do Rosário até à sua Igreja.

Os peregrinos pernoitavam nas Hospedarias, edifícios à rectaguarda da Igreja, construídos pela Confraria em 1791.

Para além dos actos litúrgicos a festa constava de animado arraial, feira franca, tourada, rematando com «grande fogo de vistas e do ar».

A ermida que deu acolhimento a esta



Galeota que conduziu o Círio da Senhora do Rosário, atracando ao cais, no Barreiro. *Ilustração Portuguesa*, 1904.

romaria foi em épocas anteriores conhecida por Ermida de S. Roque.

A partir de 1627, encontra-se na posse da Irmandade de S. Pedro, que confere designação à pequena ermida. Já em meados do séc. XVIII, esta passa definitivamente para a Confraria do Rosário, que desde então ali realiza as suas festividades.



População aguardando no Cais do Rosário, a chegada da procissão marítima. *Ilustração Portuguesa*, 1904.



Agradecimentos:
Amílcar Francisco Costa
António José Cardoso
Carlos Peters
Carmen Madeira
Delegação Marítima
do Barreiro
João Rodrigues Duarte
Parceria Geral de Pescarias

Uma menção especial
a todos os pescadores e
marítimos do Barreiro,
que com as suas vivências
e memórias enriqueceram
significativamente
este trabalho.
A todos muito obrigado.

Câmara Municipal do Barreiro

Ficha Técnica

Organização da Exposição:
Sector do Património
Histórico
Cultural/Departamento de
Educação e Cultura

Investigação e Textos:
Rosalina Carmona Recolha,
montagem, cenários: Rosário
Gil, João Gomes, Rui
Romeira, Rosalina Carmona

Tratamento gráfico
da exposição:
J. Guerra Soares

Fotografia:
Augusto Cabrita, Espólio Arq.
Cabeça Padrão, Arq. Fot.
Ecomuseu do Seixal, Câmara
Municipal do Barreiro

Catálogo

Capa:
Fotografia de Augusto Cabrita

Concepção, Design Gráfico
e Impressão:
Div. de Informação e
Relações Públicas

Edição
Câmara Municipal
do Barreiro

