

SETÚBAL: IL PORTO, LA PESCA E LE INDUSTRIE

1. *Origini e sviluppo di Setúbal.* — La città portoghese di Setúbal è situata sulla riva destra dell'amplissimo estuario del Sado, in prossimità della foce, in una posizione invidiabile che l'ha resa, per importanza, il terzo centro marittimo del paese, dopo Lisbona e Leixões.

Infatti, eccettuate l'infelicissima baia di Sines e la troppo angusta foce del Rio Mira, lungo tutto il litorale portoghese che a sud di Setúbal va fino allo storico Capo San Vincenzo la costa è particolarmente repulsiva: l'estuario del Sado, invece, ben riparato dai venti, con fondali profondi e ampio circa 115 kmq., costituisce un ottimo riparo naturale, capace di rivaleggiare con quello del Tago, da cui è separato dalla penisola dell'Arrábida.

Tuttavia, se la riva destra dell'estuario del Tago con le sue basse colline tondeggianti ha favorito in modo determinante la grande espansione della città di Lisbona, nelle aree che si affacciano sul Sado c'era insufficienza di spazio facilmente edificabile. A prescindere dalla sabbiosa riva sinistra, costituita dalla stretta Penisola di Troia che, oltre ad essere troppo isolata rispetto al vasto retroterra, non poteva consentire il sorgere di un centro abitato di una certa importanza, anche la riva destra, quella settentrionale, dato il rilievo accidentato e scosceso della Serra da Arrábida e delle sue propaggini dell'Outão e del Viso, si è rivelata inospitale (1). Unica area di possibile utilizzazione da quel lato appariva quella pianeggiante, ma paludosa, che da Albarquel va fino a Fontainhas, chiusa a ponente dal rilievo mesozoico dell'Arrábida, a levante dai costoni di arenarie ferruginose

(1) F. GARCIA, *A physionomia de Setúbal. Estudo de Geographia humana.* Setúbal, 1918; cfr. p. 9.

dell'altopiano pliocenico e a settentrione dai modesti contrafforti del Viso, dalla Serra de S. Luís, dalla Serra dos Gaiteiros e dal monte di Palmela (2), dominanti a guisa di anfiteatro le aree di terreno terziario e quaternario di origine alluvionale della piana in questione.

Setúbal, quindi, nel secolare evolversi del centro abitato è stata costretta a strappare palmo a palmo lo spazio a lei necessario alle paludi e agli acquitrini che ricoprivano quella regione con le acque che i torrenti S. Francisco, Livramento ed Areias non riuscivano a riversare nel Sado (3). Anticamente, infatti, dell'attuale superficie coperta dalla città era all'asciutto soltanto la modesta area compresa nella prima cinta di mura, che data dal regno di D. Afonso IV. Anche quello che ora è il cuore stesso della città, la Piazza Bocage, nota in passato come il « Sapal » (cioè la Palude), fino alla fine del XVI secolo era una specie di piccolo porto interno, allo sbocco di un modesto corso d'acqua, porto circondato da banchine nonché da porticati sotto i quali soprattutto si svolgeva il commercio. E senza il paziente lavoro di generazioni, senza gli argini e i terrapieni del Livramento e del Bonfim, senza le dighe dell'Algodeia, senza i numerosi canali di drenaggio, tutta la vasta estensione che si incunea dalla Quinta dos Bonecos a S. João, fra la città e le prime pendici dei rilievi collinari, come pure buona parte dei terreni su cui si sviluppò l'abitato, non sarebbe ancor oggi che un solo grande pantano (4).

Non sembra che le origini di Setúbal debbano essere ricercate molto indietro nel tempo; si sono avuti, è vero, dei tentativi di identificarla con Cetobriga (5), città marittima che assurse a grande opulenza e splendore in epoca romana, ma, in seguito al

(2) Di questi rilievi i più elevati sono quello di Palmela (260 m.) e la Serra di S. Luís (395 m.).

(3) F. GARCIA, *op. cit.*; cfr. pp. 10-11.

(4) Ad es., dove sono ora la Piazza Almirante Reis, prossima alla Piazza Bocage, e la Piazza Miguel Bombarda, sita dinanzi al Monastero di Jesus, c'erano delle aree paludose, note fino a tempi abbastanza recenti rispettivamente come « Sapalinho » e « Sapal do Troino ».

(5) L'origine di questa città è ancora incerta: secondo Strabone, essa sarebbe stata fondata dai Fenici circa 150 anni dopo Cadice, ma alcuni studiosi moderni propendono nel ritenerla sede di antiche popolazioni celtibere, a causa del suo nome che in lingua celtica significherebbe « città dalla pesca abbondante » (A. PINHO LEAL, *Portugal antigo e moderno. Dicionário de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal*. Lisbona, 1880, vol. IX; cfr. p. 207).

rinvenimento di interessanti rovine di un porto nella Penisola di Troia, si è ritenuto, ad un dato momento, che detto centro fosse stato edificato in quel luogo. Tuttavia, scavi recentissimi effettuati a Setúbal hanno portato alla luce, oltre a più di diecimila monete imperiali del IV secolo d. C. (6), vari utensili e vasellame, nonché le fondamenta di alcuni edifici, riaprendo l'annosa controversia. Comunque, si può affermare con certezza che, con il crollo della compagine imperiale romana e la susseguente paralisi dei commerci, Cetobriga scomparve, né alcun cenno se ne conosce, per i secoli successivi, ad opera dei cronisti visigoti e arabi (7).

E' legittima quindi l'opinione che Setúbal sia stata fondata, o fondata di nuovo, dall'Ordine Monastico Militare di Sant'Iago da Espada, quando esso prese a ripopolare le terre che gli erano state concesse dal Re D. Sancho II nel 1237, le quali comprendevano una vasta area estesa da Almada ad Alcácer do Sal, e imperniata su Palmela, che, con la sua possente rocca, sede dell'Ordine, costituiva uno dei caposaldi avanzati della Cristianità. Comunque, le più antiche notizie certe sul nuovo insediamento da cui si è sviluppata Setúbal risalgono all'agosto 1248, allorché fu consacrata la chiesa di S. Maria da Graça, suo primo tempio, mentre dell'anno successivo sono gli statuti che ne garantivano l'autonomia amministrativa e municipale, concessi da D. Paio Peres Correia, allora Maestro di Sant'Iago (8).

Sorta come modestissimo borgo di pescatori e di pastori, Setúbal cominciò a progredire rapidamente: non era ancora passato un secolo dalla sua nascita, e già doveva godere di notevole benessere se i cittadini poterono erigere a loro spese una prima cinta di mura attorno all'abitato. E tale doveva essere stato lo sviluppo economico, che D. Afonso IV (1325-1357), nello stabilire

(6) J. MARQUES DA COSTA, *Novos elementos para a localização de Cetobriga. Os achados romanos na cidade de Setúbal*. Setúbal, 1960; cfr. p. 7. Le monete sono dell'epoca di Costantino, Costante, Costanzo II, Giuliano, Costantino Gallo e di altri imperatori.

(7) A ricordo di Cetobriga, tuttavia, il fiume che sotto i romani si era chiamato *Calipus* fu chiamato, specie durante la dominazione araba, *Xetubre*, nome poi legato definitivamente al borgo sorto sulle sue rive, e cioè a Setúbal, mentre il fiume stesso prese successivamente il nome di Sado.

(8) I confini del nuovo municipio furono però fissati nel luglio 1343, a spese di Alcácer do Sal e di Palmela, da D. Garcia Peres, Maestro dell'Ordine di Sant'Iago, e in ottemperanza alle decisioni delle Cortes di Santarém del 1340. (A. PINHO LEAL, *op. cit.*, vol. IX; cfr. p. 235).

il contingente di armati che Setúbal avrebbe dovuto fornire all'esercito regio, onde evitare un numero eccessivo di cavalieri rispetto ai fanti fissò un censo minimo di 1500 libbre, mentre a Palmela, ad es., era già cavaliere chi possedeva beni per sole 800 libbre. L'evoluzione apparve ancor più tangibile con il sorgere della nuova dinastia di Aviz, verso la fine del XIV secolo, sia per l'illuminata concessione di esenzioni fiscali e di privilegi destinati a promuovere i commerci, sia per essere Setúbal divenuta la residenza prediletta di alcuni sovrani, e in modo particolare di D. João II, il « Principe perfetto ». E l'importanza raggiunta in breve dalla città, da un lato si spiega con la sua posizione privilegiata come porto, e dall'altro per essere punto d'incontro di importanti vie di comunicazione del retroterra. Infatti, da nord vi giungeva la strada che per Palmela collegava il Tago con il Sado; da sud, il Sado stesso, con i porti fluviali di Alcácer e di Porto do Rei sulla riva destra, di Porto dos Bentos sulla sinistra, era la via naturale di sbocco dei prodotti del medio e basso Alentejo e della parte cistagana dell'Estremadura; da levante poi, via Torrão e Ferreira, proveniva la pista carovaniera di Beja, e via Torrão, Alcaçovas e Viana, quella di Évora, ambedue seguendo nel loro tracciato le linee fortificate che da quei centri facevano capo ad Alcácer e a Setúbal (9).

La principale fonte di benessere era però non tanto il movimento commerciale con il retroterra, vieppiù impoverito dall'ambiziosa politica imperiale oltremarina che richiedeva al paese ingenti sacrifici demografici e finanziari, quanto la pesca e l'esportazione di alcuni prodotti locali, quali il sale, in primo luogo, e quindi le arance. La coltivazione di agrumi su vasta scala e la grande espansione dell'attività saliniera sono appunto due fenomeni che ebbero inizio a Setúbal nel secolo XVI e che valsero a sollevare la popolazione dalla crisi provocata dall'allontanamento della Corte, la quale senza dubbio era fonte di notevoli proventi per la città, rendendo altresì meno pesanti i sessant'anni di decadenza economica e di malgoverno della dinastia filippina (10). Cominciano quindi anni di prosperità, con la « Roda

(9) F. GARCIA, *op. cit.*, cfr. p. 15.

(10) In occasione della candidatura di Filippo II di Spagna al trono lusitano, vacante per la morte del Re Cardinale D. Henrique (1580), la cittadinanza di Setúbal

do Sal » (11) e con l'esportazione monopolistica delle arance; e da ciò trasse origine una ricca classe di commercianti che cercò di darsi lustro con nuovi sfarzosi palazzi, sulle cui facciate troneggiavano arroganti blasoni (12).

Già D. Manuel I, nel concedere a Setúbal, il 27 giugno 1514, i nuovi statuti, l'aveva gratificata del titolo di « notável Vila », in omaggio alla sua accresciuta importanza; infatti la città si era ingrandita ed abbellita, e aveva oltrepassato le vecchie mura sottraendo spazio al fiume e alle paludi. Nel 1553 il centro abitato era suddiviso in due parrocchie: S. Julião, con 1036 fuochi, e Santa Maria da Graça, con 877, il che consente di calcolare la popolazione fra le 7 e le 8 mila anime, cifra certamente considerevole per un'epoca in cui il Regno superava di poco 1.200.000 abitanti.

Si dette allora inizio, oltre che a palazzi e chiese, a un imponente complesso di fortificazioni: per primo sorse, sulla riva destra del Sado, il forte di Outão, destinato a presidiarne la foce; quindi, a distanza di molti anni, fra il 1590 e il 1600, si compì, ad opera di due architetti italiani, Filippo Terzo e Leonardo Furiano, l'imprendibile castello di S. Filipe, il quale con le sue possenti artiglierie dominava, assai più che il golfo, la città, i cui abitanti non avevano mai fatto mistero dei loro sentimenti antispannoli. Ma è soltanto verso la metà del XVII secolo, durante la guerra di restaurazione del Portogallo contro gli Asburgo, che vennero ultimati gli undici bastioni e baluardi cittadini e il loro complesso sistema di avamposti. Setúbal questa volta, contrariamente a quanto era avvenuto nel 1383, in occasione della guerra contro il monarca castigliano che pretendeva al trono di Portogallo allora vacante (13), si distinse ripetutamente nelle varie fasi della cam-

parteggiò per il pretendente portoghese D. António de Aviz, sostenendolo nella sua sfortunata campagna.

(11) Creata nel 1579 dal Re Cardinale per combattere le speculazioni e la concorrenza sleale ai danni dei piccoli imprenditori, la « Roda do Sal », della quale erano membri tutti i proprietari di saline, aveva il compito di fissare in assemblea generale il prezzo del sale, e di garantire annualmente a ciascun proprietario la vendita di un terzo della sua produzione a compratori stranieri.

(12) F. GARCIA, *op. cit.*, cfr. p. 31.

(13) La popolazione di Setúbal, come quella di molte altre città e gran parte del clero e dell'aristocrazia, fedele al partito della Regina vedova D. Leonor Teles, che aveva ceduto lo scettro al genero D. Giovanni I di Castiglia, rifiutò obbedienza a D. João I de Aviz, capo del partito nazionalista e futuro sovrano del Portogallo.

pagna di liberazione, tanto da guadagnarsi la stima e la riconoscenza della prima regina di Casa Braganza, D. Luisa de Guzman, la quale volle premiarne la fedeltà con l'ambito onore di elevarla a « muito notável Vila », mentre i suoi abitanti furono chiamati « leais vassalos ».

Purtroppo il processo evolutivo della città subì una brusca stasi per il terremoto del 1° novembre 1755, che assunse il carattere di una colossale catastrofe nazionale, provocando innumerevoli vittime e radendo al suolo interi centri abitati, primo fra tutti Lisbona. Esso colpì pure Setúbal con estrema violenza e si narra che in quell'occasione le acque del golfo penetrarono con gigantesche ondate nella terraferma per oltre un quarto di lega. Se la città non venne distrutta allora dalle ondate fu grazie ai poderosi bastioni del porto che ressero alla furia del mare; comunque, gran parte dell'abitato fu atterrato e crollarono molti degli edifici di maggior interesse. Tutto ciò non riuscì comunque a fiaccare l'energia della popolazione, le cui fonti tradizionali di reddito erano state risparmiate: rapidamente ebbe inizio una coraggiosa opera di ricostruzione ispirata ai rigidi criteri geometrici che il Marchese di Pombal, onnipotente ministro del Re D. José I, applicò con successo nella riedificazione del centro di Lisbona. Nonostante queste direttive innovatrici, il nuovo aspetto della città di Setúbal non differì molto da quello di prima, poiché la parte antica della città conservò pressoché immutato non solo l'intricato tracciato medioevale, specie nel più antico nucleo originario, ma pure la sua configurazione orizzontale accentuatamente allungata, derivante dal naturale sviluppo dell'abitato lungo il fiume.

Anche prescindendo dalle gravi perdite di vite umane dovute al cataclisma, si deve rilevare che lo sviluppo demografico della cittadina risultava piuttosto modesto e senza dubbio inferiore a quello medio del Portogallo; nel 1768 a Setúbal furono accertati solo 900 fuochi in più di quelli registrati nel 1553 (14), dal che si deduce che nell'intervallo di oltre due secoli si era avuto un aumento di soli 3-4000 abitanti (15). E una nuova battuta d'arresto

(14) A. PINHO LEAL, *op. cit.*, vol. IX; cfr. *corrigenda* alla p. 203.

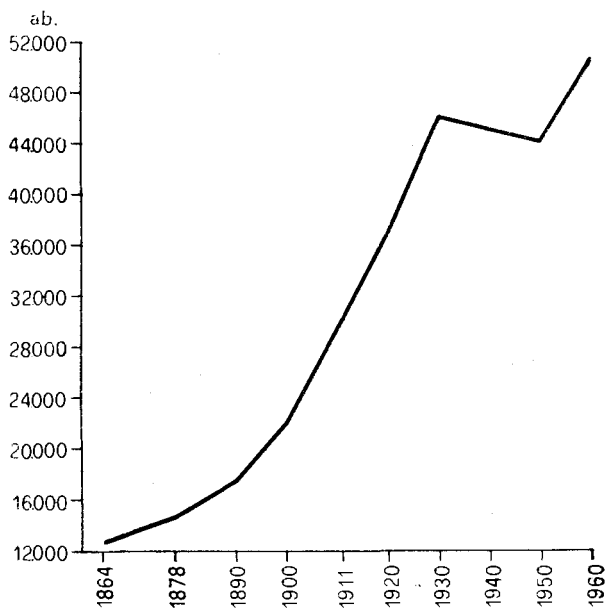
(15) Ciò si spiega sia con le massicce emigrazioni dei secoli XVI, XVII e XVIII verso i domini oltremarini, sia con la fortissima attrazione in ogni tempo esercitata da Lisbona sulla popolazione rurale e su quella dei centri urbani minori.

fu imposta dal terremoto del 1858, che, pur molto meno funesto per il Portogallo di quello di un secolo prima, provocò ugualmente notevolissimi danni a Setúbal, probabilmente molto vicina all'epicentro; secondo il geologo F. Pereira de Sousa andarono completamente distrutti non meno di 90 edifici, mentre altri 486 furono demoliti parzialmente o comunque lesionati (16). Ciò non impedì ad ogni modo che, con decreto reale del 19 aprile 1860, Setúbal fosse finalmente elevata dal Re D. Pedro V al rango di « cidade »; in effetti essa era ormai da gran tempo uno dei centri più importanti del Regno, anche se dal censimento del 1864 la sua popolazione risultava di poco superiore ai 12.000 abitanti; del resto, non bisogna dimenticare che il Portogallo in quel medesimo anno ne contava appena 4 milioni (17). Dopo i primi entusiasmi per il riconoscimento del 1860, e per l'inaugurazione del tronco ferroviario Setúbal-Barreiro (febbraio 1861), la città ebbe un nuovo periodo di acuta crisi economica, determinata da due fattori fondamentali: l'insostenibile concorrenza del porto di Lisbona, che poco a poco monopolizzò tutto il traffico marittimo del Portogallo, e l'affermarsi della navigazione a vapore, che rese possibile la ricerca di merci più pregiate e a buon mercato anche in porti lontani. Per la vecchia attività saliniera, come pure per l'esportazione di sughero, di vini, di agrumi e di altri prodotti dell'agricoltura, quali il riso e l'olio d'olivo, cominciò così una rovinosa decadenza, cui prese a porre riparo soltanto il provvidenziale sorgere dell'industria conserviera che, sfruttando il ricchissimo patrimonio ittico marino, diede nuovo respiro alla città. Ma si trattava di una soluzione di compromesso, anche se nessuno, nel periodo di straordinaria abbondanza che ne seguì, se ne volle rendere conto, perché, nel giro di pochi anni, Setúbal, con l'impianto di numerosissime fabbriche di pesce conservato, si portò in una posizione di avanguardia e di aperta competizione con gli altri maggiori centri europei, tanto da coprire con la sua sola produzione, per i tre lustri che vanno dal 1901 al 1915, all'incirca il 50% del totale delle esportazioni portoghesi in quel settore.

(16) F. PEREIRA DE SOUSA. *O terramoto do 1º de Novembro de 1755 e um estudo demográfico*. Lisbona, 1919-1932; cfr. vol. III, p. 903.

(17) Va ricordato che in periodo napoleonico Setúbal era stata capitale dell'effimero principato di Manuel Godoy, celebre ministro di Carlo IV di Spagna, che, con la spartizione del Portogallo sancita dal Trattato di Fontainebleau, aveva ottenuto sovrani poteri sulle province dell'Alentejo e dell'Algarve.

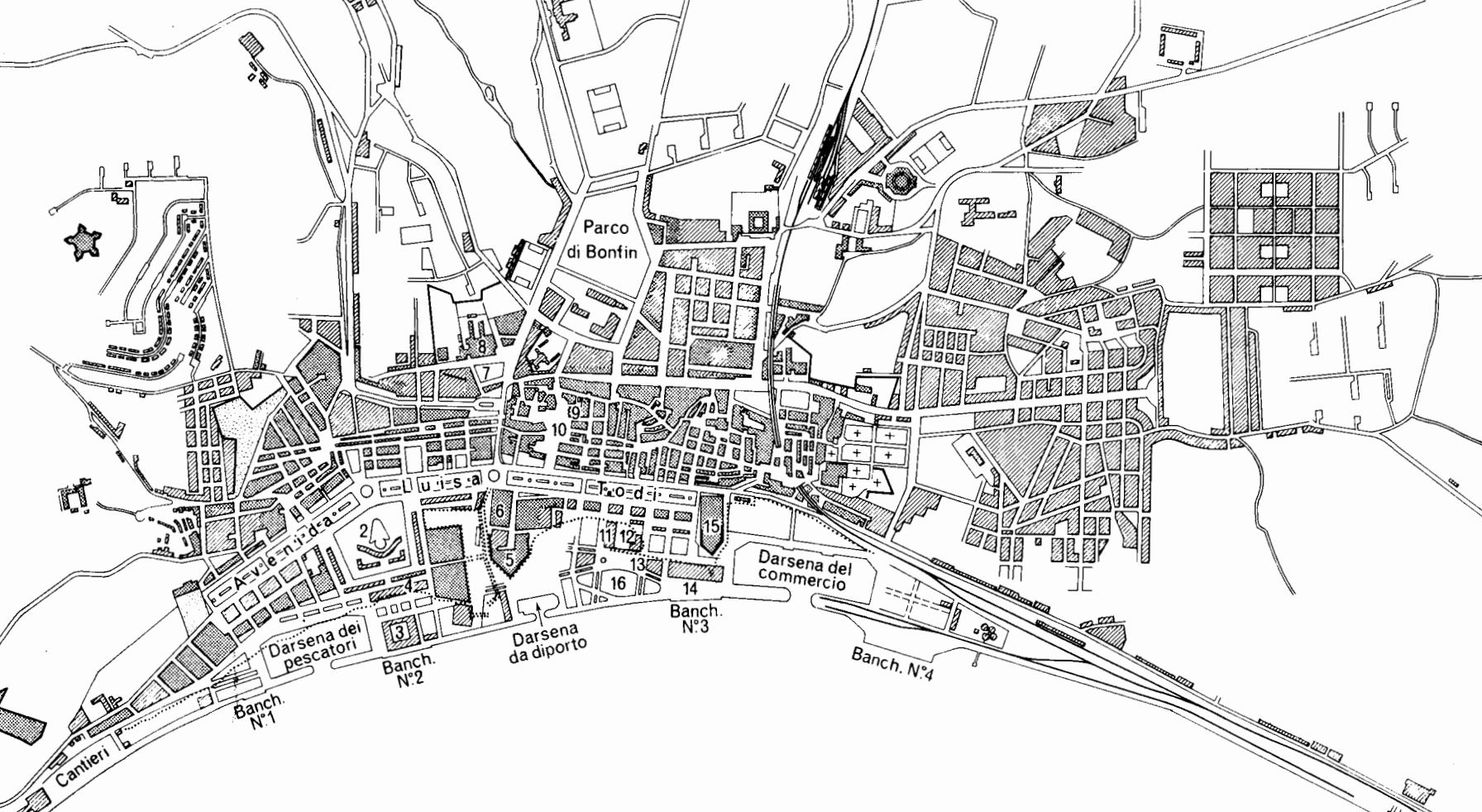
E in questo ingannevole e passeggero clima di benessere, che sembrava aver trasformato dall'oggi al domani la cittadina in un attivo e grosso centro industriale, venne pubblicato, il 22 dicembre 1926, un decreto con cui si elevava Setúbal a capoluogo di distretto, comprendendo nella sua circoscrizione 13 comuni ed un'area di 5115 kmq., area mediocrementemente popolata (268.612 ab.



EVOLUZIONE DEMOGRAFICA DI SETÚBAL NEGLI ULTIMI CENTO ANNI.

nel 1940, 377.131 nel 1960) e costituita da tutta la parte cistagana della provincia dell'Estremadura, in cui è compresa la penisola dell'Arrábida, e dalla parte nord-occidentale della provincia del Basso Alentejo.

La continua, ma sregolata espansione dell'industria conserviera e lo sfruttamento intensivo della fauna marina riservarono necessariamente brutte sorprese all'attività economica locale, che aveva trascurato ormai ogni altra fonte di reddito: lo sviluppo cittadino si era collegato esclusivamente ai proventi della pesca e dell'industria connessa, tanto che all'inevitabile profilarsi della



crisi iniziata nel 1935, e tuttora perdurante, almeno in questo settore, corrispose una diminuzione di popolazione della città, calata da 46.398 abitanti nel 1930 a 44.235 nel 1950 (18), mentre essa nel cinquantennio precedente, che coincise con il periodo di maggior fortuna per quelle stesse attività, grazie anche ad una sensibile immigrazione di forze lavoratrici, si era invece addirittura triplicata, passando da 16.000 ab. nel 1880 a 46.000 negli anni trenta.

In questa persistente situazione d'instabilità e d'insicurezza s'impose la necessità d'incoraggiare nuove iniziative atte a risolvere la città dalle condizioni manifestamente disagiate e che si andavano gradatamente aggravando. E una soluzione, seppure a lunga scadenza, non tardò a prospettarsi: nel 1932, infatti, con il completamento delle imponenti opere di rettifica degli argini e del molo, si dotò il Sado di un efficiente ed attrezzato sistema portuale che doveva porre le premesse indispensabili per un futuro sviluppo industriale atto a trasformare Setúbal, come sta effettivamente accadendo al giorno d'oggi, in un moderno e importante centro europeo, non più condizionato soltanto dai risultati spesso aleatori della pesca.

2. *Il porto ed il suo movimento.* — Come osserva acutamente F. da Silva Telles (19), il territorio portoghese rivela una simbiosi permanente con il contiguo oceano; simbiosi che trae origine sia dalla configurazione orografica del paese, simile ad un vasto anfiteatro volto verso il mare, sia dall'esistenza delle *rías* di Aveiro (foce del Vouga) e di Faro (Rio Vale Formoso) e degli estuari del Tago e del Sado, che, interrompendo l'uniformità del litorale, consentono alle acque del mare di addentrarsi profondamente nella terraferma, dando vita a quei legami che avvincono il Portogallo all'oceano che lo bagna.

(18) Oggi Setúbal è molto vicina ai 60.000 ab., mentre ancora nel 1960 ne contava solo 50.966, suddivisi nelle quattro antiche parrocchie urbane: a) S. Sebastião, 24.664; b) Santa Maria da Graça, 5590; c) N. Senhora da Anunciada, 15.178; d) S. Julião, 5534. Vi sono poi, nell'ambito del territorio comunale, due parrocchie extra-urbane: S. Lourenço, meglio nota come Vila Nogueira de Azeitão, con 3544 ab., e S. Simão, detta pure Vila Fresca de Azeitão, con 1843.

(19) F. DA SILVA TELLES, *Portugal. Aspectos geográficos e climáticos*. Lisboa, 1929; cfr. p. 55.

L'estuario del Sado, in particolare, con i 14 km. che corrono dalla barra alla confluenza con il Rio Marateca, e con un'ampiezza che oscilla dai 1600 m. dell'imboccatura, fra il forte di Outão e la Punta Cabedelo, ai 5000 m. all'altezza della Punta di Comporta, è secondo soltanto a quello del Tago (20).

Per accogliere le navi, come accennato in precedenza, questo estuario offre condizioni veramente ideali: a parte alcuni banchi sabbiosi che affiorano al centro, i fondali sono ottimi, specie lungo le rive settentrionale e meridionale, ove esistono ancoraggi profondi e ben riparati dai venti. Infatti, per quanto da osservazioni compiute fra il 1937 e il 1964 (21) la regione di Setúbal risulti soggetta in prevalenza a venti settentrionali, il porto e la città non ne soffrono, grazie alla Serra da Arrábida e alle sue propaggini che li proteggono a nord; neppure i venti da est e da sud-est, del resto poco frequenti, soffiando in media per 8-10 giorni l'anno, riescono a turbare sensibilmente lo specchio d'acqua dell'estuario. Soltanto i venti da sud (8%), e ancor più quelli da sud-ovest (11%), in qualche rara occasione possono costringere le navi con più di 3 m. di pescaggio a cercare un rifugio al riparo della Penisola di Troia, mentre le imbarcazioni minori vengono ritirate nei bacini. Con i suoi banchi e le sue secche, anche la barra contrasta notevolmente i disturbi dell'oceano, proteggendo in modo efficace le acque interne dalle mareggiate, mentre il canalone che attraverso i bassi fondali si prolunga per 5 km. collegando il porto coll'Atlantico permette il transito alle navi di maggior tonnellaggio (22).

Il concorrere di queste condizioni molto favorevoli, unitamente all'eccellente posizione dell'estuario, già sottolineata, hanno conferito a quel porto naturale l'importanza che ad esso compete. Infatti Setúbal fin dai primi secoli della sua esistenza, e specialmente durante l'epopea oltremarina che impegnò il Portogallo nella conquista dei suoi imperi d'Asia, d'America e d'Africa, divenne un notevole centro militare e commerciale, anche se indub-

(20) Il Sado ha 175 km. di lunghezza e un bacino idrografico di 7600 kmq.

(21) Dati del Servizio Meteorologico Nazionale, fasc. XVII della raccolta *Clima de Portugal*, dal titolo *Região do Vale do Sado*, Lisbona, 1965.

(22) L'accesso al porto è indicato, oltre che dal faro di Capo Espichel, all'estremità sud-occidentale della penisola dell'Arrábida, da una boa luminosa posta all'entrata della c.d. Barra Nova, dal faro della darsena dei pescatori e da quello di Azeda, sito nel retroterra a 72 m. sul livello del mare, con una portata di luce di 6 miglia.

biamente incapace di competere con la vicina Lisbona, la quale monopolizzava la maggior parte dei traffici con quei domini (23).

Ma la principale fonte di movimento per il porto di Setúbal continuò ad essere costituita non tanto dalle spedizioni d'oltreoceano, né dai tesori provenienti da terre lontane (24), quanto dalle esportazioni dei prodotti locali, e soprattutto del sale; basterà ricordare, ad es., che nel solo mese di maggio del 1579 si contarono più di 250 velieri, di varie nazionalità, a fare il carico del sale nel Sado e nel Tago (25). Così pure si può constatare come tre secoli più tardi, quando ormai l'attività saliniera era entrata in una fase di disastrosa decadenza, il traffico marittimo conservasse ancora importanza notevole per Setúbal: nel 1873, infatti, vi fecero scalo, oltre a 616 navi portoghesi, circa 340 battenti bandiera straniera (26).

Tuttavia, nonostante i forti proventi che questo intenso movimento recava al pubblico erario, con i diritti di esportazione e di importazione e quelli di cabotaggio, il porto versava in quegli anni in uno stato di abbandono tale da non esservi a disposizione delle autorità marittime neppure una lancia con cui prendere il mare quando lo richiedeva il loro servizio (27); né in condizioni migliori si trovavano certo le attrezzature portuali, nonostante i lavori effettuati nel 1848. E questa decadenza era destinata a protrarsi fino al 1934, quando vennero finalmente inaugurate le nuove opere, che hanno restituito a Setúbal l'antica importanza dopo un troppo lungo periodo di declino.

Il piano di lavori portato a termine dalla Giunta Autonoma

(23) Ciò nonostante, anche Setúbal ebbe un momento di notorietà quando il 30 settembre 1458 la poderosa flotta del Re D. Afonso V l'Africano salpò di qui, diretta al Marocco per vendicare la sconfitta di Tangeri e strappare agli infedeli la piazzaforte di Alcazarquivir. Inoltre, secondo documenti esistenti nell'archivio parrocchiale della chiesa di S. Julião, S. Francesco Saverio, l'Apostolo delle Indie, si sarebbe imbarcato per l'Oriente a Setúbal.

(24) Poiché i commerci con l'oltremare erano monopolio della Corona, tutte le mercanzie con quella provenienza facevano capo alla « Casa da Índia », che aveva sede a Lisbona nel « Paços da Ribeira ».

(25) *Setúbal e os problemas da sua economia*. Ed. della Corporazione del Commercio di Setúbal, 1949; cfr. p. 92.

(26) Di esse 116 erano norvegesi, 62 spagnole, 47 francesi, 36 svedesi, 25 danesi, e le restanti di altre nazionalità. (A. PIMENTEL, *Memórias sobre o município de Setúbal*, 1877; cfr. p. 328).

(27) A. PINHO LEAL, *op. cit.*, vol. IX; cfr. p. 290.

del Porto ha radicalmente trasformato la fisionomia dell'estuario mediante una importante opera di rettifica e di sistemazione della sponda destra a mezzo di grandi terrapieni, i quali, estendendosi su vaste aree già occupate dalle acque del fiume e da pantani, hanno reso possibile la costruzione di un argine che si estende per circa 2 km., dotato di sufficienti fondali per consentire l'accosto delle navi. In tal modo, si è venuto a creare davanti alla città un lungo terrapieno che, da una larghezza minima di una decina di metri agli estremi, raggiunge verso il centro, e in particolare fra il Bastione Livramento e la caserma dell'XI Reggimento fanteria e, oltre questo, dinanzi alle case di Fontainhas, una profondità di più di cento metri, consentendo in tal modo la installazione di un grande complesso portuale.

A ponente della città, in luogo della spiaggia della Saboaria, che si stendeva lungo la Rua da Saúde, costeggiando poi l'attuale Parco delle Scuole, allora noto come il « Passeio do Lago », sorsero, sotto l'erta dominata dal Castello di S. Filipe, il Parco del Campegió e, in seguito, i cantieri navali, l'« estendal de redes », i depositi di carbone, la darsena dei pescatori (« doca de pesca ») e il grande edificio del Mercato del pesce. Al centro, venne interrata la vecchia darsena costituita dal Rio Livramento, che si internava a lato del bastione omonimo, fino all'Avenida Luisa Todi, mentre fra il baluardo suddetto e la vicina caserma della fanteria, all'insenatura della vecchia calata del carbone si sostituiva, con opportuni colmamenti, la Piazza della Repubblica con i suoi notevoli edifici, i giardini pubblici e la « doca de recreio ». A levante, poi, la vasta rientranza un tempo occupata dal pontile d'imbarco delle merci, e delimitata dalla caserma e dalla spiaggia di Fontainhas, che proseguiva quindi parallelamente alla strada marginale « da Graça », ha dato luogo alla darsena del commercio con un grande largo retrostante, nonché, sempre verso levante, alle installazioni della ferrovia della Valle del Sado e a quelle della Shell e di alcune altre industrie.

Comunque, per garantire una maggiore efficienza all'argine accostabile, agli effetti del movimento commerciale del porto, sono state costruite quattro banchine un po' sporgenti dall'argine stesso, che, avanzandosi su fondali più profondi, permettono l'attracco delle navi di maggior tonnellaggio. Da ovest, la prima di

queste banchine esterne è l'« estacada do carvão » (28), attraverso la quale in genere si effettua il movimento del carbone (29). Circa trecento metri più avanti, a oriente della darsena dei pescatori, è l'« estacada da lota », ossia del Mercato del pesce, di cui si serve la flotta peschereccia di Setúbal (30). Vi è poi una terza banchina al di là dei giardini della Piazza della Repubblica, che viene utilizzata per il movimento di merci varie, e principalmente per il carico del pesce conservato (31); tuttavia, di gran lunga più importante è il « cais » n. 4 (o banchina n. 4), inaugurato nell'agosto 1966 e che ci si propone di ampliare nel prossimo futuro, estendendolo verso levante onde poter sopperire al movimento sempre più intenso del porto (32). Anche i tre bacini interni, ossia le tre darsene, cui si è fatto ripetutamente cenno, hanno senza dubbio una importanza tutt'altro che trascurabile, sebbene la minore, la « doca de recreio », sia destinata ad accogliere esclusivamente, nei suoi 4500 mq., natanti da diporto. A occidente si trova invece il centro di tutta l'attività peschereccia di Setúbal, e cioè la già ricordata « doca de pesca », con uno specchio d'acqua di 25.000 mq. e 3 m. di profondità (33), dotata, dalla parte del Mercato del pesce, di installazioni in cemento atte a facilitare lo scarico dei pescherecci e, dal lato opposto, di un cantiere di raddobbo che può ricevere in secco battelli di stazza inferiore alle 200 tonn.; presso il molo sud, poi, è ancorato un pontone coperto, utilizzato come mercato del pesce destinato alle lavorazioni indu-

(28) I dati riguardanti le attrezzature del porto sono tratti dalla *Agenda do Porto de Setúbal*, 1967, pubblicata a cura della Giunta Autonoma del Porto di Setúbal.

(29) Lunga 60 m., poggia su un fondale sabbioso che si trova a m. 5,60 al di sotto del livello della bassa marea ed è convenientemente attrezzata con una gru da 10 tonn., presa d'acqua, ecc.

(30) Essa misura 120 m., ed è servita da fondali di profondità pressoché uguale alla precedente; è munita di distributori di carburanti e di prese per l'energia elettrica.

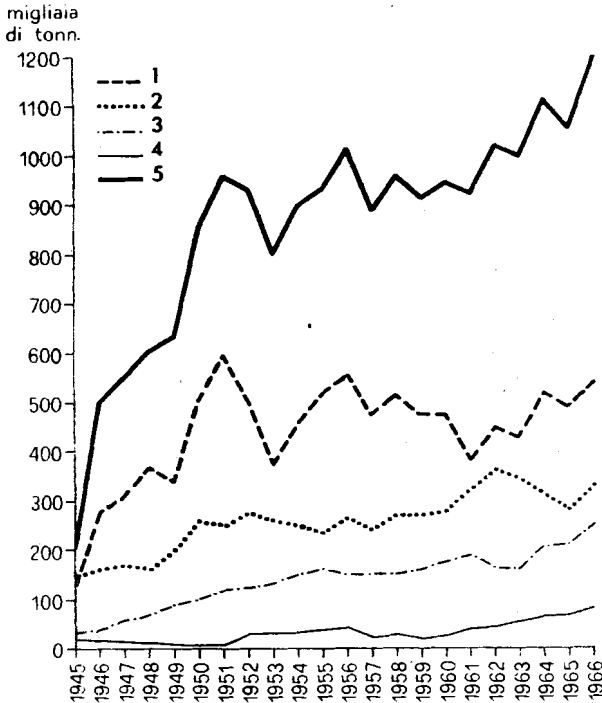
(31) Di dimensioni di poco superiori alla « estacada da lota », e cioè lunga 135 m., grazie ai suoi fondali di m. 7,60 rende possibile l'attracco anche a grosse unità.

(32) Ora esso misura non meno di 175 m., con un fondale di m. 9,70, ed è servito, unitamente ai terrapieni orientali della darsena del commercio, da un raccordo della ferrovia della Valle del Sado.

(33) I bacini di Setúbal non sono chiusi, bensì a pelo libero, il che è reso possibile dagli ottimi ancoraggi esistenti al di qua della barra, che praticamente non risentono delle maree, tuttavia non trascurabili. Ad. es., nel porto, per l'anno 1967, l'alta marea di massima elevazione è stata quella del 26 febbraio, con m. 3,62, mentre il livello minimo della bassa marea si è avuto il 27 marzo, con m. 0,38.

striali. Infine, in corrispondenza della parte più orientale della città, con uno specchio d'acqua di 40.000 mq. e una profondità utile di m. 3,60, è la darsena del commercio, la più ampia delle tre, cui di regola confluisce tutto il traffico fluviale del Sado.

Per quanto concerne gli edifici adibiti alle esigenze del porto, oltre al grande Mercato del pesce, la « lota », che da sola copre



MOVIMENTO COMMERCIALE DEL PORTO DI SETÚBAL DAL 1945 AL 1966.

1, esportazioni; 2, cabotaggio; 3, importazioni; 4, movimento fluviale; 5, totale.

6750 mq., vi sono due grandi magazzini (in totale 5600 mq.) e un capannone di 1000 mq., anch'esso destinato a deposito merci. Le merci più povere e meno soggette a deteriorarsi, quali, ad es., paglia, legname, carbone, ecc., trovano invece posto all'aperto, come si verifica anche in altri porti. Quanto al movimento delle merci sulle calate e sulle banchine, esso è assicurato non solo dal tronco

ferroviario del « cais » n. 4, ma pure da trattorini Diesel che trainano vagoncini a ruote gommate della capacità di 2-3 tonn. ciascuno.

Questo complesso portuale, nel suo insieme di opere vive e di terrapieni, di attrezzature e di fabbricati, è amministrato dalla Giunta Autonoma del Porto di Setúbal, che, oltre a curarne l'esercizio e la manutenzione, provvede con propri fondi all'eventuale esecuzione di nuovi lavori (34).

Comunque, i risultati di questo assieme di nuove opere e della relativa organizzazione si sono dimostrati apprezzabili fin dai primi anni della loro entrata in funzione; nel periodo che va dal 1923 al 1927, che coincise con una profonda crisi portuale per Setúbal, avevano fatto scalo nel porto 284 navi a vapore e 305 velieri, con una stazza, rispettivamente, di 364.119 e di 28.851 tonn., ma le esportazioni non avevano tuttavia superato le 57.957 tonn. contro 16.827 tonn. di merci importate (35). Nel solo 1945, invece (36), a poco più di due lustri dall'inaugurazione dei lavori, e al termine della seconda guerra mondiale, fecero scalo a Setúbal ben 650 navi; le esportazioni furono di 120.000 tonn. e le importazioni di circa 40.000 tonn. In seguito, il movimento commerciale del porto registrò un incremento così notevole che nel corso del 1951 si superarono le 950.000 tonn., di cui 600.000 in partenza. Tuttavia con la forte flessione subita dalle esportazioni, le quali nel 1953 diminuirono all'incirca di un terzo rispetto a quelle del 1951 (37), quando esse toccarono un traguardo non più raggiunto fino ad oggi, il movimento commerciale degli anni successivi non fu più

(34) Non dipendenti dalla Giunta sono la Capitaneria di Porto, la Dogana, la Corporazione degli industriali delle conserve di pesce e la Corporazione dei piloti della barra di Setúbal, le cui sedi sono tutte situate in Piazza della Repubblica. La Giunta Autonoma del Porto di Setúbal è sottoposta alla Giunta Centrale dei Porti, che a sua volta fa capo al Ministero delle Comunicazioni. Dal 1956 è stato trasferito sotto la sua giurisdizione anche il porto di Sesimbra, cittadina che sorge 32 km. ad ovest di Setúbal, sulle coste meridionali della penisola dell'Arrábida, e che ha sempre occupato eminente posizione fra i principali centri pescherecci portoghesi, spesso battendo la concorrenza della sua operosa vicina. Una trattazione aggiornatissima ed esauriente sulla pesca a Sesimbra è contenuta nel volume di M. A. CRUZ, *Pesca e pescadores em Sesimbra*. Lisbona, 1966, pp. 146.

(35) A. GONÇALVES PEREIRA, *A economia do mar*. Lisbona, 1932; cfr. p. 398.

(36) I dati sul movimento commerciale del porto nell'ultimo ventennio sono stati desunti dai *Relatórios* della Giunta Autonoma del Porto di Setúbal, alla quale esprimo i miei ringraziamenti per le cortesie e le agevolazioni usatemi durante il mio soggiorno colà.

(37) La contrazione delle esportazioni fu la causa del brusco calo dei traffici di Setúbal, che scesero, proprio fra il 1952 e il 1953, fino a circa 800.000 tonn.

così rilevante; anzi, se si fa eccezione per il 1956, in cui venne superato di stretta misura il milione di tonn., per la durata di tutto il decennio, e cioè fino al 1961 incluso, l'ammontare annuo medio complessivo delle merci transitate nel porto rimase quasi stazionario, fra le 900 e le 950 mila tonn. Nello stesso spazio di tempo, anche il movimento del naviglio, che era asceso nel 1953-54 a più di 1600 unità, con circa 700.000 tonn. di stazza, mostrò considerevoli variazioni: mentre aumentava il tonnellaggio, salito, nel 1961, di altre 200.000 tonn., il numero delle unità si era ridotto a circa un migliaio.

Ora il movimento del porto di Setúbal ha ripreso la sua espansione: da 991 unità arrivate nel 1963, si è passati, nel 1966, a 1221, con 1.336.783 tonn. di stazza (38), mentre, nello stesso anno, il totale delle merci imbarcate e sbarcate è assommato a oltre 1.200.000 tonn. (39).

MOVIMENTO DELLE MERCI NEL PORTO DAL 1962 AL 1966 (in tonn.)					
ANNI	1962	1963	1964	1965	1966
Esportazioni . .	447.367	426.408	515.603	488.421	541.113
Importazioni . .	163.491	161.072	260.660	213.667	249.654
Cabotaggio . . .	361.108	347.506	316.654	284.076	328.144
Traffico fluviale .	43.470	51.399	64.950	67.160	83.442
Totale	1.015.406	986.385	1.103.867	1.053.344	1.202.353

E' interessante sottolineare però che nel 1966, come del resto anche precedentemente, la maggior parte del traffico si è svolta

(38) Di queste 1221 navi, 686 battevano bandiera portoghese, con un tonnello pari a quasi il 42% del totale, 113 bandiera tedesca (15%), 61 inglese (9%), 71 spagnola (5,5%), 27 liberiana (5%), 85 olandese (4%). Le navi italiane figurano al quindicesimo posto, con 19 unità e 13.324 tonn. (meno dell'1%).

(39) Per un valore complessivo di 1 miliardo e 586 milioni di scudi, di cui mezzo miliardo di esportazioni, 858 milioni d'importazioni, ed il resto suddiviso fra piccolo cabotaggio e traffico sul Sado. Del movimento totale delle merci, il 46% del peso riguardò l'esportazione, il 20% l'importazione, il 27% il piccolo cabotaggio e il 7% il traffico fluviale.



VEDUTA AEREA DI SETÚBAL.

non attraverso le opere portuali poste sotto la giurisdizione diretta della Giunta Autonoma, bensì attraverso i pontili privati delle grosse società industriali. Difatti, in quell'anno, delle 1221 navi entrate nel Sado, soltanto 623 hanno fatto scalo presso le banchine della Giunta, mentre le altre, per una stazza complessiva di 816.000 tonn. (ed un'aliquota di merci pari al 76% del movimento commerciale totale del porto), si sono servite della banchina appartenente al cementificio di Outão, la SECIL, che ha registrato un movimento di poco inferiore alle 490.000 tonn., nonché di quella della Société Anonyme de Produits et Engrais Chimiques du Portugal, la SAPEC (401.000 tonn.), della Shell (22.600 tonn.), e della fabbrica di cellulosa, la SOCEL (635 tonn.).

In conclusione, nonostante che, rispetto al 1962, il traffico del 1966 sulle banchine e nelle darsene della Giunta Autonoma con quasi 264.000 tonn. abbia registrato un aumento di oltre il 150%, nei confronti del movimento commerciale complessivo del porto esso non ha rappresentato che il 22% appena, non tenendo conto di 27.000 tonn. di merci trasbordate al largo nella baia. Questo fenomeno della prevalenza del movimento sui moli privati trova spiegazione nello sviluppo raggiunto da alcuni grossi complessi industriali, nell'ambito stesso della circoscrizione municipale di Setúbal, e in particolare, dalla SECIL, dalla SAPEC, dalla SOCEL e dalle nuove fabbriche di montaggio di vetture ed autocarri che, da sole, nel 1966 hanno trattato il 38% degli autoveicoli montati nel Portogallo.

Infatti, considerando le esportazioni, limitatamente alle voci principali, alle oltre 540.000 tonn. partite da Setúbal nel 1966 (40) le industrie cittadine hanno concorso con quasi il 38% in peso e circa il 60% in valore del totale. La SOCEL ha contribuito con 105.700 tonn. di pasta di legno per carta (230,3 milioni di scudi); la SAPEC, con 40.900 tonn. di concimi chimici (42 milioni); l'industria conserviera, con 2830 tonn. di pesce in conserva (32,8 milioni) ed, infine, la SECIL, con 54.000 tonn. di cemento (13,3 milioni di scudi).

Con ciò non si vuole sminuire né dimenticare l'effettiva importanza che riveste nel campo delle esportazioni il vastissimo retro-

(40) Per un ammontare complessivo pari a 534 milioni di scudi (lo scudo valeva circa lire italiane 21,75).

terra di Setúbal; un forte incremento è dato, ad es., dall'agricoltura, grazie soprattutto al recente impianto di modernissime fabbriche destinate alla industrializzazione di prodotti ortofrutticoli, e in particolare alla preparazione di concentrati di pomodoro. Soltanto a queste fabbriche, infatti, vanno attribuite non meno di 14.500 tonn. di conserve di pomodoro e di pelati partiti appunto da Setúbal nel 1966, per un valore di oltre 105 milioni di scudi, superando di gran lunga le esportazioni delle merci tradizionali, quali la paglia di grano e di riso, che insieme hanno totalizzato quasi 8000 tonn., legname di pino e di eucalipto, ed infine altri prodotti tipici, come sughero, fichi secchi, ecc. Prescindendo poi dai forti quantitativi di sale fornito alla pesca oceanica, quantitativi che si sono aggirati su oltre 24.000 tonn. (per un importo di 3 milioni di scudi), pure le risorse minerarie esercitano un peso considerevole sul volume delle esportazioni: infatti, nel 1966, nonostante la notevole flessione, rispetto all'anno precedente, delle piriti, che sono calate da 324.000 tonn. a 264.000, e dei minerali di zinco, scesi da 8000 a 4700 tonn., i prodotti minerari esportati, compresi quelli di manganese e di bario (41), hanno superato il 50% del peso totale delle esportazioni, per 93,6 milioni di scudi.

Si può concludere che, per la quasi totalità delle merci che giungono a Setúbal dall'interno del paese, il retroterra economico del porto si estende al Medio e Basso Alentejo, comprendendo nel proprio ambito i distretti di Setúbal, di Évora e di Beja; comunque, le cause che hanno determinato una così ampia sfera di attrazione vanno ricercate non soltanto nelle favorevolissime condizioni del sito in cui è sorto il porto, ma pure nella tenace opera dell'uomo che, approfittando di esse, è riuscito da un lato ad inserire efficacemente Setúbal, attraverso l'impianto di opere portuali, nella rete delle comunicazioni marittime internazionali, e dall'altro a far convergere verso questo scalo, mediante un efficiente complesso di vie di comunicazione, una ragguardevole aliquota dei traffici del suo retroterra naturale, nonostante la fortissima concorrenza esercitata dalla vicina Lisbona. Oggi la città si trova al centro di una importante rete viaria, cui è allacciata dalla strada statale n. 10, la quale la collega inoltre diretta-

(41) Di minerali di manganese ne sono state esportate 7800 tonn. per 3,8 milioni di scudi; di bario, circa 470 tonn., per 128.000 scudi.

mente a Lisbona, partendo dall'estremo settentrionale della penisola dell'Arrábida, e cioè da Cacilhas, l'abitato più prossimo alla capitale al di qua del Tago (42).

Altra via di comunicazione è la ferrovia della Valle del Sado che, seguendo ad un dipresso il corso del fiume, scende verso l'Algarve e si ricollega sia nel tratto Setúbal-Barreiro, sia nel sud all'altezza di Garvão, con la linea dell'Alentejo, che serve Évora e Beja.

Nonostante il rapido sviluppo di queste nuove arterie, il fiume Sado è riuscito a conservare gran parte della primitiva importanza conferitagli dai suoi 70 km. di corso navigabile, su cui un tempo gravitava la quasi totalità dei traffici fra il porto e il retroterra. Dopo un non breve periodo di progressiva decadenza, che ha raggiunto un punto critico nel 1951, il movimento fluviale ha subito infatti una lenta, ma sicura ripresa, tanto che nel 1966 la flotta del Sado, composta per lo più da caratteristici battelloni a vela da 20 a 40 tonn., ha caricato e scaricato, nel complesso, oltre 83.000 tonn. di merce, facendo affluire a Setúbal soprattutto riso, ostriche, sale e sabbia.

D'intensità di gran lunga maggiore è invece il traffico generato dal piccolo cabotaggio, quantunque anch'esso si dedichi in genere al trasporto di merci povere, scaricando usualmente sulle banchine legname, carbon fossile e nafta, ed imbarcando cemento, concimi, sale, con un tonnellaggio complessivo che è asceso al 27% di tutto il movimento portuale, pur corrispondendo con i suoi 103 milioni di scudi ad appena il 7% del valore totale delle merci transitate nel porto.

Quanto poi al tonnellaggio in arrivo, se fino al 1963 incluso esso era stato contenuto normalmente ad un livello assai inferiore alle esportazioni, dal 1964, in coincidenza con il sorgere dei nuovi

(42) Toccata Setúbal, questa arteria prosegue volgendo nuovamente a nord e incrociando nel suo cammino ad Aguas de Moura la statale n. 5 che, per Alcácer do Sal, si congiunge alla strada per Lagos, e a Torrão con quella che da Évora porta a Faro; più innanzi, la n. 10 incontra poi la n. 4, che da S. Isidro de Pegões va alla frontiera per Elvas e Badajoz, mentre, oltre il Tago, prima di ridiscendere in una specie di circolo vizioso verso Lisbona, si congiunge, a Vila Franca de Xira, con la statale n. 1, che collega la capitale con Coimbra e Porto. Quanto alle comunicazioni Cacilhas-Lisbona, fino a poco tempo fa, e cioè fino all'inaugurazione del maestoso ponte Salazar, che congiunge le due sponde del Tago ergendosi a 70 m. al di sopra del livello medio delle acque, esse venivano assicurate esclusivamente da un servizio di vaporetta tuttora funzionante.

stabilimenti di montaggio di autoveicoli, ha manifestato un eccezionale aumento che ha portato le importazioni da 161.000 tonn. nel 1963 a circa 250.000 nel 1966, mentre il loro valore è salito di sette volte, raggiungendo gli 858 milioni di scudi, contro i 535 milioni delle esportazioni. In effetti, l'intensificarsi della domanda, e per ciò stesso del ritmo di produzione delle nuove fabbriche, ha determinato un così forte impulso nelle importazioni di pezzi, materiali ed accessori di ogni sorta per automezzi che, nel 1966, essi sono stati pari a quasi i tre quarti in valore di tutte le merci importate dall'estero a Setúbal. Molto richiesta è pure la lamiera zincata per la fornitura di scatolame all'industria conserviera, il carbon fossile, le fosforiti, il merluzzo (nelle sue molteplici preparazioni per l'alimentazione locale), l'asfalto e macchinari di vario genere.

In conclusione, visto il rapido evolversi dei traffici a Setúbal in questi ultimi anni, non sembra azzardato prevedere che in un prossimo futuro questo porto riuscirà a ridurre notevolmente le distanze con i suoi grandi antagonisti, Lisbona e Leixões (43), grazie alla valorizzazione delle vaste regioni agricole dell'Alentejo mediante l'adozione di criteri di utilizzazione più moderni e razionali, e all'intensa industrializzazione che sta trasformando l'immediato retroterra cittadino e tutta la penisola dell'Arrábida.

Porto puramente commerciale, e non di passeggeri, questo di Setúbal possiede tuttavia un movimento di viaggiatori a carattere locale che si effettua sul Sado fra la città e Comporta, con una motolancia che nel 1966 ha trasportato 8000 passeggeri. Non si deve però dimenticare il movimento stagionale che si verifica durante il periodo balneare fra la città e la Penisola di Troia, attraverso due vaporette che hanno traghettato nell'estate 1966 ben 370.000 passeggeri, complessivamente, fra andata e ritorno.

3. *L'attività peschereccia.* — a) *L'evoluzione della pesca a Setúbal negli ultimi cento anni.* — Setúbal, come tanti altri importanti centri rivieraschi, sorti origi-

(43) Il porto di Lisbona nel 1966 ha registrato un movimento commerciale di 11.300.000 tonn., mentre il movimento passeggeri ha contato circa 32.340.000 unità, fra navigazione marittima (400.000) e movimento fluviale (31.940.000). Sulle banchine di Leixões, invece, nello stesso anno sono transitati 8600 passeggeri e 2.430.000 tonn. di merce.

nariamente quali modestissimi villaggi di pescatori, ha trovato per lungo tempo nello sfruttamento dell'eccezionale ricchezza del patrimonio ittico dei suoi mari la principale, se non unica, fonte di vita e di espansione.

La straordinaria pescosità del tratto di litorale che va dal Capo Espichel a Sines trova spiegazione nelle favorevoli condizioni talassografiche locali, che, traducendosi in un *optimum*, sia dal punto di vista della temperatura sia da quello della salinità, consentono la proliferazione di una vastissima gamma di specie di fitoplancton e di zooplancton, generalmente dominanti in latitudini differenti. Queste specie vengono qui convogliate dall'incontro, al largo della penisola dell'Arrábida, della corrente creata dal Sado con quella che lungo il litorale portoghese scende verso sud, provocando perciò, nelle acque circostanti, una grande concentrazione di pesci di elevato valore economico. Da recenti rilievi effettuati da una missione della Brigata Idrografica del Ministero della Marina si è riconfermata appunto, e soprattutto in quelle aree, la sensibile influenza della Corrente del Golfo e delle acque in uscita dal Mediterraneo, che riescono a mitigare la temperatura, portandola ad un livello medio estremamente propizio allo sviluppo di microrganismi (44), mentre la salinità oscilla tra il 35,7 e il 36‰.

La fama della non comune abbondanza della fauna marittima in questa zona, e soprattutto dell'incredibile quantità ed eccellente qualità delle sardine, si era diffusa fin da tempi remoti: non a caso D. Nunes do Leão, nella sua celebre *Descrição do Reino de Portugal*, del 1640 (45), affermava che le sardine di Setúbal e di Sesimbra, oltre a nutrire la popolazione del Regno, erano portate, con navi, ad altri paesi e, per via di terra, al Regno di Castiglia, alla cui volta venivano avviati grossi quantitativi che giungevano fino alla Corte di Madrid. Per quei due porti, la pesca della sardina continuò a costituire, e molto più di quella del pesce vario, il fulcro di tutta l'attività peschereccia, segnandone l'espansione con il progressivo perfezionarsi dei suoi sistemi; comunque, è soltanto

(44) Secondo dati raccolti nel 1962, nel corso dell'anno la temperatura in superficie ha oscillato fra i 18° di giugno e di settembre ed i 14°,7 di febbraio, mentre fra 100 e 150 m. di profondità ha oscillato fra 14°,5 nei mesi invernali e 13° nel periodo estivo.

(45) H. BERNARDO, *Monografia de Sesimbra*. Lisbona, 1941; cfr. p. 226.

nel corso del secolo XIX, con una prima trasformazione dei metodi tradizionali di pesca, risalenti alcuni all'ormai lontana dominazione araba, che Setúbal e Sesimbra cominciarono a porsi in evidenza, superando nettamente la concorrenza degli altri centri pescherecci.

Insieme ai sistemi primitivi e rudimentali di scarsa capacità produttiva, parzialmente o totalmente soppiantati dalle « armações à valenciana », sorta di reti fisse per la cattura di sardine, sgombri e sugherelli, piuttosto simili alle nostre tonnare, tramontano pure i più fiorenti porti pescherecci del Portogallo settentrionale, quali Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, mentre per i porti dell'Algarve, e soprattutto per taluni del Portogallo centrale, e cioè per Sesimbra e Setúbal in primo luogo, ma anche per Nazaré, Peniche, Cascais e Sines, notevolmente favoriti dalla particolare giacitura delle loro coste, molto ben riparate dal maltempo e perciò assai adatte all'impianto di « armações », ha inizio una lunga era di predominio destinata a durare ininterrottamente fino agli anni venti di questo secolo. In breve le « armações » si rivelarono così redditizie (46) che nel 1866, lungo le coste portoghesi, se ne contavano 83 (47), distribuite in modo tale da assicurare l'assoluta supremazia dei porti del litorale centrale, forti di ben 61 « armações », delle quali non meno di 38 suddivise fra i due grandi agglomerati pescherecci dell'Arrábida, contro 21 nell'Algarve e una sola a S. João da Foz (Oporto), unico sistema a rete fissa di tutto il litorale settentrionale. Non può dunque destare meraviglia se nel 1886, sul valore della pesca di tutto il paese, ammontante a 2,6 milioni di scudi, più del 45% fu sbarcato rispettivamente a Lisbona (520.000 scudi), a Sesimbra (352.000) e a Setúbal (232.000). Si tenga però presente che la preminente posizione, a questo riguardo, della capitale, era dovuta essenzialmente all'affluirvi di grosse partite di pesce, riversate direttamente sul suo mercato dai pescatori di Setúbal e di Sesimbra, che in tal modo smerciavano i propri prodotti più rapidamente e più proficuamente.

(46) In proposito si narra che nel primo decennio del secolo attuale, quando già questo genere di pesca stava cominciando a declinare, a Sesimbra una « armação » con un solo lancio memorabile catturò circa 120 tonn. di sardine.

(47) Esse erano così ripartite: Oporto (S. João da Foz), 1; Nazaré, 2; Peniche (Redondas), 10; Cascais, 8; Sesimbra, 23; Setúbal (Costa da Galé), 15; Sines, 3; costa dell'Algarve, 21. (*Setúbal e os problemas da sua economia, cit., cfr. p. 21*).

L'importanza della pesca per il porto di Setúbal verso la fine del secolo passato appare nella tabella che segue, e che riguarda i tre principali centri pescherecci portoghesi nel 1886 (48):

PORTI	Pescatori	Imbarcaz.	Prodotto della pesca		Valore delle attrezzature
			tonn.	scudi	scudi
Lisbona	892	126	5.200	520.237	173.000
Sesimbra	770	169	3.900	351.583	110.000
Setúbal	2.387	443	2.897	231.769	170.000
Totale dei porti portoghesi . . .	29.766	6.176	30.475	2.642.267	1.465.000

Mi sembra però anche interessante indicare in dettaglio quale fosse, in quello stesso 1886, la consistenza dell'organizzazione della pesca e l'attrezzatura della flotta peschereccia della città (49):

SETÚBAL	Armações (reti fisse)	Galeões (reti di circuizione)	Reti a strascico	Altri sistemi di pesca	TOTALE
Imbarcazioni .	90	35	18	300	443
Pescatori . .	375	350	162	1500	2387
Numero di reti	15	5	9	—	—

Per l'economia di Setúbal, alquanto scossa dalla crisi delle saline, la cui produzione tra il 1852 e il 1864 aveva registrato un calo di oltre il 40%, la decisa espansione della propria industria peschereccia derivata dall'intenso impiego del nuovo sistema di pesca a reti fisse lungo la Costa da Galé fu senza dubbio providenziale: la vicinanza di un centro di consumo come Lisbona e l'esportazione in grande scala di sardine salate caricate dal naviglio di lungo corso che frequentava abitualmente il suo porto contribuirono validamente a potenziare questa attività che stava diven-

(48) A. BALDAQUE DA SILVA, *Estado actual das pescas em Portugal*. Lisbona, 1891; cfr. p. 419.

(49) A. BALDAQUE DA SILVA, *op. cit.*, cfr. p. 141.

tando la principale risorsa locale. Già nel 1877, A. Pimentel (50), nel sottolineare l'importanza raggiunta nella città da questa industria, che nei dodici anni successivi al 1863 aveva totalizzato non meno di 1.400.000 scudi di esportazioni, osservava che le diverse centinaia di famiglie residenti nel quartiere di Troino avevano appunto nella pesca l'unica fonte di sussistenza; e infatti, nel 1886, esercitavano il mestiere di pescatore ben 2387 uomini, vale a dire poco meno di un terzo della popolazione attiva, senza calcolare poi le attività collaterali, come, ad es., la tessitura dello sparto per le reti, la quale occupò a tal punto la mano d'opera femminile da provocare il completo abbandono della lavorazione dei rinomati merletti al tombolo di Setúbal.

Frattanto le « *armações* » avevano continuato a moltiplicarsi: nell'Algarve, Vila Real de Santo António, da sola, era giunta a possederne 26 e, due lustri più tardi, nel 1896, Setúbal ne contava 27; tuttavia, a questa rapida espansione doveva succedere pure una rapida decadenza, determinata dalla comparsa del cosiddetto « cerco americano », rete di circuizione per la pesca costiera (51), simile al nostro ciancio, servita da una specie di paranza, il « galeone », e da altre imbarcazioni minori a vela e a remi che ne permettevano il lancio ovunque fosse scoperta abbondanza di pesce. Questa caratteristica fondamentale del nuovo sistema di pesca, che ovviava al più grave inconveniente proprio delle « *armações* », determinato dalla loro inamovibilità (52), rese molto popolare il « cerco »: se nel 1896 ve ne erano appena 13 in tutto il Portogallo, nel 1928 il loro numero era salito a 200, e alle relative imbarcazioni erano adibiti circa 9400 uomini d'equipaggio, mentre il ricavato di questo tipo di pesca effettuata in quell'anno si aggirava già sugli 88 milioni di scudi. Nonostante questi risultati tanto eloquenti, non furono tuttavia abbandonate in modo definitivo le « *armações* », che ancora nel 1930 erano 64 (di cui 16 a Sesimbra, 13 a Peniche, 12 a Lagos ed 8 a Sines), ridotte dieci anni dopo a

(50) A. PIMENTEL, *op. cit.*, cfr. p. 326.

(51) Soprattutto dopo la sostituzione dei « galeoni » con pescherecci a vapore invalse l'abitudine di designare con il termine « cerco americano », o più semplicemente « cerco », non solo la rete, ma anche l'imbarcazione stessa.

(52) L'« *armação* », infatti, è indissolubilmente legata al tratto di costa ceduto al proprietario della rete, con decreto governativo, al momento della concessione della licenza; né, d'altra parte, sarebbe possibile rimuoverla, una volta montata, all'inizio della stagione di pesca.

meno della metà e rimaste in gran parte a Sesimbra, fedele al sistema di pesca che per circa un secolo l'aveva resa il più importante centro peschereccio del paese, subito dopo Lisbona.

Setúbal, invece, si affrettò a seguire l'esempio dei porti dell'Algarve, che per primi avevano vantaggiosamente adottato le reti di circuizione a scapito delle « armações »: se lungo la Costa da Galé il numero di queste ultime nel 1910 era sceso a 13, e quindi a 2 dieci anni più tardi, i « cercos », che nel 1900 erano ancora 6, nel 1920 erano diventati 37, di cui 3 azionati da galeoni a vapore. Nei quattro anni che seguirono, la flotta peschereccia setubalense non solo fu completamente rinnovata, con la sostituzione delle unità veliche rimanenti, ma anche aumentata fino a raggiungere nel 1925 le 48 unità, tutte naturalmente a propulsione meccanica. Si ebbe così un eccezionale intensificarsi dell'attività peschereccia, con un non meno eccezionale aumento dei proventi che, soprattutto nei primi lustri del 1900, portarono Setúbal ad una posizione di netto predominio sugli altri porti lusitani, non esclusi quelli di Lisbona e Sesimbra, i quali persero il loro primato (53). Tuttavia questo stato di cose non era destinato a durare a lungo, ché agli albori degli anni trenta in quel di Setúbal si avvertirono molto chiari i sintomi di un prematuro esaurimento della fauna marittima, e specialmente delle sardine, per troppo tempo sottoposte ad uno sfruttamento intensivo e disordinato; d'altronde nuovi concorrenti si affacciavano alla ribalta, forti delle disposizioni legislative del giugno 1913 che, acconsentendo all'uso delle reti di circuizione nel Dipartimento Marittimo del Nord (54), avevano permesso di trarre profitto dal patrimonio ittico pressoché ancora intatto in quelle acque.

(53) Nel 1905, ad es., Setúbal, cui la stagione di pesca aveva fruttato 750.000 scudi, era in testa alla graduatoria, seguita a distanza da Vila Real de Santo António, con 636.000 scudi, e da Aveiro con 530.000, mentre Lisbona e Sesimbra si trovavano al quarto e quinto posto, avendo esse totalizzato rispettivamente 452.000 e 381.000 scudi.

Non è forse fuori luogo, a questo punto, ricordare come dopo la fortissima inflazione del principio del secolo, che ridusse a 1/45 il valore dello scudo, la valuta portoghese sia divenuta delle più stabili del mondo, tanto che dal 1930 fino ad oggi, essa si è svalutata solo del 29% circa rispetto al dollaro, mentre la sterlina, nello stesso periodo di tempo (e fino al dicembre 1967) ha perduto, sempre in relazione a questa moneta, un buon 57% del suo valore. (Per quel che riguarda il cambio con la lira italiana, v. nota 40).

(54) S. CRUZ, *A economia das pescas em Portugal*. Lisbona, 1958; cfr. p. 116.

La ripresa dei centri pescherecci settentrionali fu così vigorosa da superare nel giro di pochi anni la già importante produzione dell'Algarve, tanto che nel 1930, contro i 42 milioni di scudi ottenuti in quell'area meridionale, i porti del nord ricavarono più di 66 milioni, pari cioè a circa il 30% del valore totale del pesce sbarcato lungo le coste del Portogallo continentale (55). Certamente si era ben lungi dal minacciare la supremazia dei porti del Dipartimento Marittimo del Centro (56), che in quell'anno avevano ricavato approssimativamente 121 milioni di scudi, ma accanto a Lisbona, tornata nuovamente in posizione di primato, e a Setúbal, cominciava a mettersi in evidenza un centro peschereccio settentrionale, Matosinhos (57), che in breve si sarebbe imposto ai due pericolosi concorrenti (58).

Nel 1930 infatti, oltre a possedere, con 66 « cercos », la più attrezzata e numerosa flotta sardiniera del paese, Matosinhos aveva anche conquistato definitivamente il primato in quel genere di pesca, sebbene dalle 43.000 tonn. di sardine catturate nel corso dell'anno, avesse ricavato 28 milioni di scudi, superando dunque di appena 7 milioni di scudi la produzione dei 33 « cercos » ancora in attività a Setúbal, dove a malapena si ottennero 13.000 tonn. fra sardine e sgombri. L'acuto senso di disagio provocato dall'eccessiva modestia dei profitti doveva inevitabilmente indurre gli armatori di Matosinhos ad abbandonare, a favore della « traineira », il vecchio « cerco », troppo dispendioso ed inefficiente con la sua

(55) Senza calcolare, perciò, il prodotto della pesca di Madera e delle Azzorre.

(56) I porti di questo Dipartimento sono: Nazaré, Peniche, Cascais, Lisbona, Sesimbra, Setúbal e Sines; il Dipartimento Marittimo del Nord ha invece sul suo litorale, fino a S. Pedro de Muel, i porti di Caminha, Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Leixões (Matosinhos), Oporto, Aveiro e Figueira da Foz; il Dipartimento del Sud, quelli di Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Quarteira, Olhão, Fuseta, Tavira e Vila Real de Santo António.

(57) Questa cittadina esplica tutta la sua attività peschereccia tramite il vicino porto artificiale di Leixões, che sorge alla foce del fiume Leça.

(58)

VALORE DELLA PESCA IN SCUDI NEI TRE PRINCIPALI PORTI DEL PORTOGALLO FRA IL 1926 E IL 1939				
Porti	1926	1930	1935	1939
Matosinhos	16.109.000	27.278.000	25.876.000	31.977.000
Lisbona	60.790.000	55.837.000	53.517.000	59.164.000
Setúbal	24.311.000	29.659.000	19.716.000	10.220.000

enorme rete di circuizione che consentiva un solo lancio al giorno, richiedendo inoltre il lavoro di 60-70 uomini. La sostituzione, effettuata sull'esempio di Peniche, che a quell'epoca contava già 91 « traineiras » iscritte alla propria capitaneria di porto, era destinata ad apportare benefici non indifferenti: le dimensioni ridotte del nuovo peschereccio e la minore ampiezza della rete di circuizione, oltre a conferire una invidiabile mobilità ed un discreto raggio di azione alla « traineira », permettevano di effettuare il lancio della rete due o tre volte nella giornata, e di ridurre al tempo stesso di quasi due terzi il numero degli uomini.

Anche Setúbal si andò lentamente adeguando a questa trasformazione per superare la profonda crisi che l'aveva colpita. Ciò nondimeno, nel 1940, in seguito ad un succedersi di annate eccezionalmente avverse, in cui i proventi della pesca risultarono pressoché dimezzati, l'attività peschereccia sembrò addirittura prossima ad estinguersi: dei 5200 pescatori del 1926 non ne rimanevano che 1170, e dei 48 « cercos » di una volta soltanto 11 lavoravano, mentre gli altri erano stati sostituiti con 13 piccole « traineiras ». Mai fino ad allora si era verificata una così grande penuria di pesce, e negli anni seguenti il fenomeno, salvo una breve parentesi (59), si accentuò a tal segno che fra il 1946 ed il 1955 la media annua del pescato non superò le 7700 tonn., quando, ad es., nel 1928 o nel 1929 bastava una stagione di pesca per procurare 20.000 tonn. di sole sardine.

Fortunatamente, a partire dal 1956, ed in particolare fra il 1962 e il 1966, si è registrata una sensibile ripresa nella produzione, che ha finito per stabilizzarsi su di una media annua di 20.000 tonn. Ciò non è valso certo a restituire la perduta supremazia alla città, che si trova oggi, insieme a Portimão, al quarto posto, dopo Matosinhos, Lisbona e Peniche, ma è servito comunque a portare un certo miglioramento nelle condizioni generali di questa industria, attualmente esercitata da più di 2000 pescatori.

Però, mentre un terzo dei pescatori presta la propria opera sulle « traineiras » tuttora in attività, e poco meno che altrettanti si dedicano alla pesca con i palamiti, in condizioni assai più precarie

(59) Il periodo della seconda guerra mondiale, provocando un deciso aumento dei prezzi del pesce, sembrò apportare un nuovo periodo di prosperità; questa, peraltro, ebbe brevissima durata.

QUANTITATIVI E VALORE DELLA PESCA DEI PRINCIPALI PORTI DEL PAESE FRA IL 1940 E IL 1964 (tonn. in migliaia, scudi in milioni) (60)

PORTI	1940		1950		1960		1964	
	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi
Matosinhos . . .	37,1	58,6	45,0	137,3	99,6	315,0	120,8	330,5
Peniche	8,7	10,4	12,8	35,5	22,3	77,0	28,4	117,9
Lisbona	34,5	68,4	42,0	191,1	59,0	310,8	54,0	312,0
Setúbal	10,0	19,8	7,2	37,8	9,9	53,2	17,5	70,5
Portimão	16,2	23,3	14,2	51,7	16,9	65,9	16,7	63,3

versano le diverse centinaia che continuano a lavorare con metodi ed attrezzature sorpassati, come le « armações » (di cui ne esistono ancora due), le sciabiche, i tramagli, le « sacadas » (61), ecc., vivendo praticamente alla giornata. Nondimeno, soltanto i « cercos », che avevano avuto negli armatori di Setúbal i loro più strenui difensori, sono definitivamente scomparsi dal 1957, con il disarmo delle due ultime unità rimaste (62).

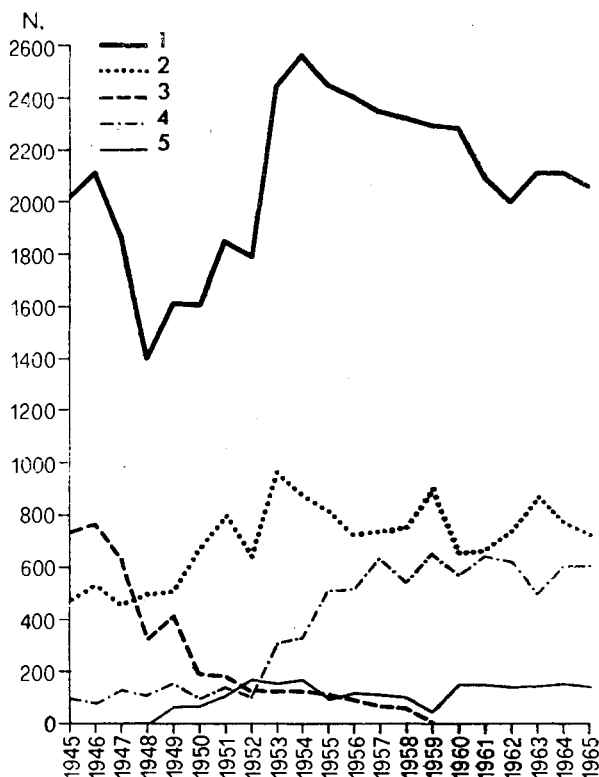
b) La flotta sardiniera. — Nonostante la grave decadenza in cui ha versato, dal 1930 in poi, la pesca della sardina a Setúbal, questa attività, attraverso le radicali trasformazioni che l'hanno fatta passare dall'uso dell'« armação à valenciana » al « cerco americano » e da questo alla « traineira », continua ancora oggi a dare lavoro alla maggior parte della flottiglia cittadina, che nel 1967 contava 31 battelli sardinieri. Sebbene le imbarcazioni iscritte per questo genere di pesca presso la Capitaneria di porto di Setúbal

(60) Non dispongo di dati più recenti, non essendo ancora state pubblicate dalla Direzione della Pesca del Ministero della Marina le statistiche relative alla pesca marittima nel continente ed isole adiacenti, per gli anni 1965 e 1966.

(61) La « sacada » è un rete quadra molto simile ad una bilancia di grandi dimensioni (20 m. × 20 m.); viene impiegata di solito a mezzo di due barche che l'adagiano sul fondo marino, attirando su di essa i pesci con una fonte luminosa, se la pesca è effettuata di notte, o con qualche esca, se di giorno, e quindi alandola quando si ritiene raggiunto lo scopo.

(62) Un cenno merita la caccia al capodoglio e alla balena, un tempo attuata anche da pescatori setubalensi con battelli appositamente attrezzati; tuttavia, nonostante alcune annate eccezionalmente favorevoli, come il 1926 e il 1947, in cui furono catturati rispettivamente 249 e 161 capi, l'attività decadde e fu quindi abbandonata, nel 1952, per la crescente scarsità di cetacei.

siano andate diminuendo di anno in anno (63), esse sono ancora troppo numerose rispetto alle preoccupanti condizioni di consistenza della fauna marittima: né il breve respiro concesso agli armatori dall'adozione della « traineira », né tanto meno i prezzi sensibil-



NUMERO DEI PESCATORI ISCRITTI NELLE PRINCIPALI ATTIVITA' PESCHERECCE PRESSO LA CAPITANERIA DI PORTO DI SETÚBAL DAL 1945 AL 1965.

1, totale; 2, con « traineiras »; 3, con « cercos »; 4, con palamiti e lenze; 5, con « sacadas ».

mente elevati, assicurati dalla costante domanda di pesce da parte dell'industria conserviera locale, sono suscettibili di sanare questo stato di cose che si trascina ormai da decenni. In effetti, le

(63) Nel 1945 a Setúbal esistevano ancora 15 « cercos », 2 « traineiras » grandi e 27 piccole.

considerazioni fatte nel novembre 1949 dall'Ing. J. Braz Roquette (64) sulla gravità della crisi in cui si dibattevano i proprietari dei « cercos » di Setúbal, che avevano visto calare la media annua di pesce pescato da 612 tonn. per unità, nel quinquennio 1935-1939, a 400 tonn. nel quinquennio immediatamente successivo, valgono attualmente per le « traineiras », la cui resa unitaria è tuttora tra le più basse registrate nei porti del paese (65). Ciò anche se nel più recente decennio si è potuto constatare, contro ogni aspettativa, un discreto incremento delle catture, che ha visto salire le sardine pescate da una media globale di 5700 tonn. l'anno, per il periodo che va dal 1947 al 1956, alle 8900 tonn. degli anni compresi fra il 1962 e il 1966 e, corrispondentemente, il passaggio dei sugherelli da una media di 700 tonn. nel dopoguerra ad un ammontare sei volte maggiore oggi. Anche il 1967 si è annunciato sin dagli inizi molto promettente, e, se questo progressivo miglioramento non si rivelerà un fenomeno meramente transitorio, Setúbal potrà conservare una posizione di rilievo fra i maggiori centri sardinieri portoghesi, seppure a notevole distanza da Matosinhos, che, in questi ultimi tempi, con un quantitativo oscillante fra le 60 e le 85 mila tonn. all'anno, ha contribuito per un buon 55% alla produzione totale di sardine del paese (vedi allegato A, a pag. 223).

(64) *Setúbal e os problemas da sua economia*, cit.

(65)

COMPOSIZIONE E RESA DELLE FLOTTE SARDINIERE DI MATOSINHOS (LEIXÕES), DI SETÚBAL E DI TUTTO IL PORTOGALLO NEL 1964									
	Matosinhos			Setúbal			Portogallo		
« Traineiras » (G = grandi; M = medie; P = piccole)	G	M	P	G	M	P	G	M	P
Numero	68	25	2	2	2	31	133	70	220
Tonn. medio per « traineira » . .	53	41	35	67	38	28	53	40	29
Pescato medio per « traineira » (in tonn.)	767	664	579	483	390	366	688	622	431
Valore medio del pescato di ogni « traineira » (in migliaia di scudi)	1958	1722	1437	1381	1196	963	1903	1617	1226

I motivi di una simile ripresa vanno ricercati nelle molteplici disposizioni emanate per preservare la fauna marittima dalla distruzione totale e per lasciar ricostituire, nei limiti del possibile, questo patrimonio già tanto profondamente intaccato. Infatti, la preoccupante diminuzione delle sardine nell'area del Dipartimento Marittimo del Centro, e la loro parziale scomparsa in quello del Sud, è stata dovuta non soltanto alla pesca intensiva e indiscriminata in ogni stagione dell'anno, compresa l'epoca della riproduzione, ma anche all'azione devastatrice effettuata ai danni della vegetazione della piattaforma continentale e del pesce ancora immaturo con l'uso delle reti a strascico da parte dei pescherecci portoghesi e stranieri (66). A questo riguardo, la protezione dei fondali fu per molti anni disciplinata da leggi poco idonee e per di più contrastanti fra loro: così, mentre da un lato, in deroga a un decreto del maggio 1911 che ribadiva in 6 miglia il limite delle acque territoriali, restava salvo il principio sancito da una legge dell'ottobre 1909, secondo cui si consentiva ogni genere di pesca ad imbarcazioni straniere fino al limite di 3 miglia, calcolate a partire dalla linea di bassa marea, agli effetti invece dell'attività svolta da pescherecci nazionali dediti alla pesca a strascico il legislatore si mostrò assai più severo, stabilendo che avrebbero potuto esercitarla soltanto al di là dell'isobata di 180 m., e comunque ad una distanza non inferiore a 6 miglia dalla costa (67). L'illogicità manifesta di queste e di altre disposizioni (68) che favorivano apertamente i pescatori stranieri resero quanto mai arduo il compito di vigilare sulla loro osservanza, con grave danno per i fondali sottomarini: si impose dunque l'adozione di energiche misure che limitassero gli abusi, sicché oggi giorno l'uso della rete a strascico è stato de-

(66) A detta di alcuni armatori setubalensi altro motivo della crisi sardiniera che ha colpito la città andrebbe ricercato nelle migrazioni stagionali, a suo tempo osservate da A. BALDAQUE DA SILVA (*op. cit.*, cfr. p. 40; v. anche A. GONÇALVES PEREIRA, *op. cit.*, p. 235), che portano la sardina verso sud d'inverno e verso settentrione d'estate, con il risultato di far giungere nelle acque di Setúbal dei banchi già abbondantemente decimati dai pescatori dei centri del Nord e dell'Algarve.

(67) Decreti n. 16.333 del 9 gennaio 1929 e n. 24.614 del 25 ottobre 1934.

(68) La legge del 10 luglio 1917 stabiliva, ad es., che per i pescherecci stranieri il limite fosse determinato secondo le disposizioni sancite al riguardo dai rispettivi Stati di appartenenza.

finitivamente proibito nell'ambito delle acque territoriali portoghesi (69).

Frattanto, un passo di portata non meno considerevole era stato compiuto con l'entrata in vigore, nel 1950, del cosiddetto *defeso*, cioè del divieto di pesca della sardina nei tre mesi compresi fra il 16 gennaio e il 15 aprile di ogni anno, per proteggere la specie nel delicato periodo della riproduzione, in cui essa, oltre tutto, perde gran parte del suo valore economico, indebolita com'è dai rigori dell'inverno. E un'opportuna restrizione in tal senso è stata data pure attraverso disposizioni volte non solo a impedire la cattura di larve o di pesce immaturo comunque non utilizzabile, stabilendo la larghezza minima delle maglie e la lunghezza massima delle reti in dotazione alle « *traineiras* », ma comminando anche severe sanzioni per coloro che abbiano pescato, in proporzione superiore al 25% del totale, pesce che non ha ancora raggiunto le dimensioni fissate dal regolamento (70). Anche lo sviluppo della flotta sardiniera, un tempo molto disordinato e per molti aspetti responsabile della crisi odierna, è oggi severamente controllato dallo Stato che ne ha rigorosamente limitato l'espansione, negando la concessione di ulteriori licenze di pesca e addirittura imponendo autorizzazioni per la costruzione di nuove unità e per la sostituzione o il raddobbo degli scafi non più abbastanza efficienti, subordinandole a particolari condizioni (71), le quali gioveranno a ricon-

(69) Dopo alcuni infruttuosi tentativi del governo portoghese per un'ulteriore estensione delle proprie acque territoriali, con legge del 22 agosto 1966 si è riconfermato l'antico limite delle 6 miglia, da calcolarsi però non dalla linea di costa o di bassa marea, bensì a partire dalle cosiddette linee di base, congiungenti i principali capi del litorale del paese, linee che sono state fissate a mezzo di un decreto legge del giugno 1967.

(70) Nel caso considerato, ai termini della circolare 10/67, Direzione della Pesca, Min. della Marina, per la campagna 1967-68, la sanzione consiste nel sequestro del prodotto della pesca e nel suo conferimento allo Stato. Relativamente alle dimensioni delle reti, la stessa circolare dispone che a nord di Ericeira non possano superare i 480 m. di lunghezza per le piccole « *traineiras* » ed i 520 m. per le grandi « *traineiras* », mentre a sud di Ericeira non devono eccedere i 600 m. per le prime, ed i 700 m. per le seconde. La misura delle maglie è invece uniforme per tutta la flotta sardiniera del paese, e non può essere inferiore a 9 mm. di lato.

(71) I lavori di costruzione e di raddobbo (intendendosi con ciò quelli che implicano una sostituzione di materiali non inferiore al 50%) possono avere per oggetto solamente « *traineiras* » di stazza superiore alle 25 tonn., ed esse, nel corso dei lavori stessi, devono essere provviste, in primo luogo, dell'attrezzatura necessaria al funzionamento di speciali bozzelli motorizzati per l'ataggio della rete (i c.d. *Power blocks*, già largamente adottati dalla flottiglia di Leixões), di una cella frigorifera atta a mantenere il pesce in buono stato di conservazione, ed, infine, di installazioni che consentano all'equipaggio di rimanere in mare per qualche giorno.

durre la pesca della sardina ad una svolta decisiva, per i notevoli risparmi che ne verranno dalla rilevante riduzione di mano d'opera (72) e per l'accresciuta sfera d'autonomia di cui beneficeranno le « traineiras », messe in grado di raggiungere i banchi di pesca più redditizi ed i mercati costieri che offrono i prezzi più vantaggiosi. Certo, un grave ostacolo alla realizzazione di questo programma, che mira a rivoluzionare la flotta sardiniera portoghese, portandola in posizione di avanguardia per modernità ed efficienza, è la mancanza di capitali che affligge la classe armatoriale, per quanto si cerchi di rimediarevi, almeno in parte, con i cospicui aiuti finanziari concessi come crediti a lunga scadenza (10-12 anni) dal « Fondo per l'armamento ed il rinnovo dell'industria peschereccia » (73). Quanto al metodo di pesca usato oggi dai pescatori di Setúbal, metodo soggetto naturalmente a tradizionali varianti da un porto all'altro, voglio rilevare innanzi tutto che le piccole « traineiras », principalmente diffuse nei centri marittimi del litorale centrale e meridionale del paese, pur essendo notevolmente minori di quelle prevalenti nel nord (grandi « traineras »), sono pescherecci di dimensioni ragguardevoli, normalmente di 20-22 m. di lunghezza e, a parte alcune eccezioni (vecchi battelli non ancora vicini al disarmo, talora inferiori alle 20 tonn. di stazza), di una stazza media di 30 tonn. e con motore a gasolio di 170-230 HP. Le operazioni di pesca, a carattere giornaliero, nelle ore notturne durante il periodo estivo e in quelle diurne nel periodo invernale, avvengono come segue: una volta individuato per mezzo di una sonda elettrica un banco di pesce, la « traineira » stende rapidamente la rete di circuizione, con un rapido movimento avvolgente (74); compiuta questa prima operazione, si passa a

(72) La norma n. VIII, capo II, della circolare 10/67, per le « traineiras » attrezzate con bozzelli motorizzati che rimpiazzano il lavoro di molti uomini, stabilisce infatti la riduzione dell'equipaggio a due terzi circa del numero normale e dispone di conseguenza che l'ammontare delle parti, risparmiate a seguito di ciò, venga ripartito fra l'armatore (45%), l'equipaggio (45%) e il Fondo di previdenza dei pescatori (10%).

(73) Il costo di una « traineira » nuova, delle dimensioni minime prescritte, ed equipaggiata di tutto punto, senza calcolare però il costo del motore per la cella frigorifera e per il verricello meccanico, si aggira oggi su 3.000.000 di scudi.

(74) La superficie dello specchio d'acqua racchiuso nella rete dipende dalla sua lunghezza, che non può superare i 600 m., secondo quanto disposto per le piccole « traineiras » che pescano a sud di Ericeira (vedi nota 70); l'altezza della rete, invece, è di solito di un'ottantina di metri, per cui il suo orlo inferiore, una volta avvenuto il lancio, non scende oltre questa profondità.

stringere il fondo della rete e a tirarlo a bordo, alando con una puleggia il cavo (« retenida ») fissato lungo l'orlo inferiore con una serie di anelli di bronzo, e quindi ad issare a mano il resto della rete, a partire dall'orlo mantenuto in superficie dai galleggianti. Ciò richiede un equipaggio numeroso, e perciò una piccola « traineira », oltre al « mestre-pescador », cui spetta mantenere la disciplina e la direzione delle operazioni di pesca, al « contra-mestre-pescador », specie di comandante in seconda, preposto al governo del timone, ad un meccanico e ad un aiuto-meccanico, deve avere da 16 a 20 pescatori non qualificati, numero elevato, soprattutto in considerazione del modesto margine dei guadagni di questa industria, ma che sarà ridotto man mano che si generalizzerà l'uso sulle « traineiras » di uno speciale bozzello a motore. Relativamente poi al prodotto della pesca, sia esso costituito da sardine, sgombrì o sugherelli, onde rendere alla « traineira » tutta la sua libertà d'azione lo si trasborda abitualmente su apposite imbarcazioni, dette « acostadas » o « enviadas » (75), che lo trasportano alla « lota industrial », cioè al Mercato del pesce destinato alla lavorazione industriale, situato, nel caso di Setúbal, come già accennato, su di un pontone galleggiante, ancorato nella darsena dei pescatori.

La vendita del pescato ha luogo nel momento in cui il battello, non ancora scaricato, accosta al pontone, e si svolge per asta pubblica (76), sotto il controllo di una guardia fiscale, e con la partecipazione di due funzionari della Giunta Centrale della Casa dei Pescatori, il banditore ed un contabile, i quali agiscono in rappresentanza del proprietario del pesce, cui consegnano, ad asta ultimata, una ricevuta con l'importo della vendita. All'atto dell'incasso, si detraggono i vari oneri fiscali, che incidono per almeno il 15% sul ricavo, fra diritti doganali, diritti della Camera Municipale, della Casa dei Pescatori, ecc.

Questi gravosi oneri hanno provocato vibrante proteste degli

(75) Si chiama « acostada » l'imbarcazione da trasporto del pescato che appartiene al proprietario di una « traineira » e lavora esclusivamente al suo servizio; si parla invece di « enviada » quando il proprietario dell'imbarcazione dà a pagamento le sue prestazioni a chiunque le richieda. L'« enviada » per una norma della circolare 10/67 è stata abolita a partire dal 1° gennaio 1968.

(76) L'asta avviene partendo da un prezzo che va man mano diminuendo fino a che non si trovi l'acquirente.

armatori, preoccupati anche dalle continue e pesanti concessioni fatte ai pescatori nel campo sociale ed in quello salariale, nel tentativo di ridurre gradualmente la sensibile sperequazione di trattamento economico esistente nei confronti di molte altre attività.

Tuttavia sono necessarie importanti modifiche al contratto di lavoro per quanto riguarda i compensi: per gli equipaggi vale ancora oggi il sistema della retribuzione « alla parte », senz'altro vantaggioso dal punto di vista del rendimento del personale, che è così direttamente interessato nella ripartizione degli utili (77), ma comunque eccessivamente condizionato dal buon andamento della stagione di pesca e dalla produttività dell'area marittima che rientra nel raggio d'azione delle « traineiras » immatricolate in un determinato porto. Così, ad es., mentre in quest'ultimo periodo a Matosinhos il salario annuo di un pescatore non qualificato ha potuto raggiungere, a volte, i 27.000 scudi, a Setúbal soltanto in via del tutto eccezionale vengono superati i 18.000. Appunto per eliminare, almeno parzialmente, questi seri inconvenienti, si è proceduto allo studio di un progetto di prossima attuazione, che, pur senza abolire i notevoli pregi del sistema « alla parte », introduca opportune modifiche che ne limitino i rischi con l'istituzione di un salario fisso atto ad integrarlo.

Un ultimo cenno merita infine la classe armatoriale di Setúbal, la quale, nonostante le attuali condizioni di disagio, è composta, in grande maggioranza, da persone di antica esperienza, per lo più pescatori pervenuti dalla gavetta, ed a prezzo di grandi sacrifici, al grado di « mestre costeiro-pescador » (78), e quindi a quello

(77) Le retribuzioni minime sono stabilite da un'apposita tabella che fissa, in base all'entità del valore mensile della pesca effettuata dalla « traineira », l'ammontare della parte; così, questa è di 7 scudi per ogni mille, se il valore mensile del pescato è stato inferiore ai 30.000 scudi, e raggiunge un massimo di 10,50 scudi per ogni mille, se il valore mensile complessivo ha invece superato i 120.000 scudi. Le parti vengono quindi ripartite, a seconda della qualifica dei vari membri dell'equipaggio, nel modo seguente: al « mestre-pescador », 4 parti; al « contramestre-pescador », 2 parti; al meccanico, 2 parti, più un mensile fisso minimo di 600 scudi; a ciascun pescatore, 1 parte; al mozzo, mezza parte. A ciò si aggiunge il diritto a 5 kg. di pesce giornalieri e inoltre una gratifica fissa di 20 scudi a testa per ogni giorno in cui il valore della pesca sia stato superiore ai 2000 scudi.

(78) Per poter ottenere la qualifica di « mestre costeiro-pescador » non solo si deve possedere un'approfondita conoscenza dell'arte nautica, da dimostrarsi con un esame a carattere teorico e pratico, ma pure aver compiuto il normale tirocinio nei vari gradi della gerarchia, e cioè da semplice mozzo a « marinheiro-pescador », e, quindi, a « contramestre-pescador ».

di proprietari di un peschereccio. Non è infrequente perciò il caso in cui il « mestre-pescador » sia un congiunto, ad es. un figlio, o il padrone stesso della « traineira », la quale spesso rappresenta tutta, o quasi, la ricchezza di una famiglia, insieme ad un prezioso carico d'esperienza, non di anni, ma di generazioni vissute sul mare. Questa indubbiamente è una delle più sicure garanzie di una concreta possibilità di ripresa della pesca della sardina in quel di Setúbal.

c) *La pesca artigianale.* — Accanto alle « traineiras » e ad una o due « armações » superstiti, esclusivamente dedite alla pesca della sardina e di altre specie congeneri, quali lo sgombrò, il sugherello e l'acciuga, da una quindicina d'anni a questa parte sull'esempio di Sesimbra anche a Setúbal è tornata a fiorire la pesca del pesce vario, dopo un lungo periodo d'abbandono che aveva coinciso con la massima espansione della flotta sardiniera. Un fenomeno del genere non poteva d'altronde mancare di verificarsi, in concomitanza con il progressivo decadere di questa specifica industria: il disarmo di molti pescherecci e la sostituzione delle « traineiras » ai « cercos » portarono ad una rilevantissima riduzione degli equipaggi, che dagli anni venti ad oggi sono passati da oltre 3000 uomini ad appena 700. Perciò, col progressivo aumento della disoccupazione, mentre diverse centinaia di pescatori sono stati costretti ad abbandonare il loro abituale tipo di lavoro, altri hanno preferito riesumare gli antichi sistemi di pesca artigianale, meno redditizi forse, ma richiedenti l'impiego di capitali quanto mai modesti, determinando di conseguenza un concreto ritorno proprio a certe forme tradizionali di attività che sembravano da tempo superate e destinate a scomparire del tutto. La rapida espansione che, a partire dal 1953, ed in breve tempo, caratterizzò la pesca alla lenza — coloro che la praticano sono passati da 96 nel 1945 a 600 e più attualmente, cifra questa che rappresenta quasi un terzo di tutti gli addetti all'industria peschereccia cittadina — fu difatti il principale, se non unico fattore della nuova importanza assunta dal pesce vario sul mercato di Setúbal. La pesca con la lenza ha per oggetto soprattutto alcune varietà di pesce molto pregiate, che vivono in massima parte a grande distanza dalla costa, come l'albacora (*Thunnus alalunga*), il nasello (*Merluccius merluccius*), il dentice praio (*Pagrus pagrus*), l'occhialone (*Pa-*

gellus centrodontus), il pagello acarne (*Pagellus acarne*), il coccio imperiale (*Trigla cuculus*), la rana pescatrice (*Lophius piscatorius*), ecc., per cui essa si effettua con imbarcazioni a motore di modesto tonnello, ma particolarmente adatte alla navigazione d'alto mare. A parte le lenze di fondo ad ami singoli, anch'esse piuttosto diffuse, l'attrezzatura generalmente usata, molto semplice e perciò poco costosa, prende il nome di « *aparelho de anzol* », sorta di palamito, che consta di un lunghissimo cavo munito di un grande numero di ami posti a circa 90 cm. l'uno dall'altro e suddiviso in « *talas* », ossia in segmenti, di una quarantina di metri ciascuno, dotati di un contrappeso centrale, e collegati alle estremità con funi, i « *calamentos* », che, facendo capo alle rispettive boe, servono a mantenere il tutto alla profondità voluta, la quale in alcune occasioni può anche raggiungere i 600 m. Abitualmente, le operazioni di pesca si svolgono prima dell'alba, senza richiedere un eccessivo dispendio di tempo: una volta raggiunta la località prescelta dal capobarca, l'« *arraís* » (79), ed innescati gli ami con calamari, seppie, sardine ed altre esche, che mutano a seconda di ciò che si vuole catturare, si cala in mare l'« *aparelho* », ritirandolo dopo qualche ora. Il pesce così raccolto viene avviato direttamente al grande mercato coperto situato nelle immediate adiacenze della darsena dei pescatori, e colà venduto secondo le consuete modalità già illustrate per la « *lota industrial* » (80). Il ricavato si suddivide quindi in un determinato numero di parti che vanno distribuite tenendo conto delle seguenti proporzioni: 4 parti all'« *aparelho* »; 6 al battello, che è quasi sempre di proprietà dell'« *arraís* »; 2 all'« *arraís* » stesso; 1 a ciascun pescatore; tre quarti di parte ai mozzi di mare e mezza parte a quelli di terra.

Sfortunatamente, al contrario di quanto avviene per la maggioranza dei centri pescherecci portoghesi, i dati disponibili a Setúbal sulla pesca alla lenza sono limitati al numero dei pescatori dediti a questa attività, sicché soltanto con ampio margine d'approssimazione mi è stato possibile stabilire l'effettivo loro apporto quan-

(79) Il vocabolo, di origine araba, viene usato pure in Sicilia per designare il capo della mattanza nelle tonnare, il *rais*.

(80) Per il pesce venduto alla « *lota do consumo* » gli oneri fiscali ammontano a più del 17% del valore della merce. Il prodotto della pesca a strascico gode invece di migliori condizioni, essendo esente dalle percentuali spettanti alla Casa dei Pescatori ed alla Mutua.

titativo alla pesca del pesce vario, per quanto determinante esso possa essere. In effetti, considerando come un fenomeno a parte la pesca a strascico, i cui prodotti sono apparsi per la prima volta sulla « lota do consumo » della città solo nel 1959 (81), è incontestabile il fatto che, se negli otto anni compresi fra il 1945 e il 1952 la media annua del pesce vario scaricato sulle banchine di Setúbal non ha superato le 1250 tonn. ed un valore di circa 6 milioni di scudi, negli otto anni seguenti il prodotto medio è aumentato del 100% sia per quantità che per valore, e altrettanto è avvenuto in quest'ultimo periodo, e cioè dal 1961 al 1966 incluso, in cui la media globale è passata a 5500 tonn. e a 25 milioni di scudi.

Tutto questo pesce, avviato giornalmente al mercato coperto, insieme a forti aliquote di sardine e sugherelli non utilizzate dall'industria conserviera, è destinato soprattutto a soddisfare il fabbisogno della popolazione portoghese, il cui consumo annuo *pro capite* è tre volte superiore a quello medio degli altri paesi dell'Europa occidentale (82), costituendo il pesce, specie per le classi meno abbienti, il principale alimento di origine animale. Infatti, senza contare i quantitativi piuttosto considerevoli venduti freschi nella stessa Setúbal e nei suoi dintorni tramite commercianti locali fissi ed ambulanti, elevatissime percentuali vengono assorbite dai principali centri dell'interno e in particolar modo da Lisbona. Per facilitare l'inoltro di queste partite, generalmente con automezzi o per ferrovia, nel corpo medesimo del fabbricato della « lota » è stato creato un impianto refrigerante, con un complesso di camere frigorifere di 600 mq. di superficie, oltre a una trentina di magazzini per le operazioni di preparazione e di imballaggio (83). Quanto

(81) Una fugace apparizione si ebbe pure nel 1949, ma da allora i cosiddetti « arrastões » o *trawlers*, come li chiamano gli anglosassoni, non ricomparvero che dieci anni dopo. In Portogallo, di questi pescherecci adibiti alla pesca d'alto mare, e che frequentano anche le acque della Mauritania e del Senegal, ne esistono oggi 117 (dei quali 55 con una stazza lorda non inferiore alle 150 tonn.), per lo più appartenenti a grosse società armatoriali di Lisbona e di Matosinhos. Questo è il caso, ad es. degli « arrastões » iscritti presso la Capitaneria di Porto di Setúbal, il cui numero oltre tutto, pur variando spesso, non ha mai superato le 4 unità, onde il loro pescato fino al 1963 è stato assolutamente trascurabile; ma in seguito è andato aumentando, tanto che nel 1966, fra pesce vario, molluschi e crostacei, si sono ricavati quasi 10 milioni di scudi per 1200 tonn. di pesce.

(82) Riunione del Consiglio della Corporazione della Pesca e Conserve; articolo comparso sul quotidiano « O Diário da Manhã » di Lisbona, del 9 marzo 1967.

(83) Oltre quanto si è detto, l'edificio della « lota », che copre un'area di 4600 mq., ospita un locale ove si svolgono le vendite all'asta e numerosi uffici per il disbrigo e il controllo del movimento del mercato stesso.

all'esportazione, se ne occupano tre ditte di Setúbal che, con una dozzina di autocarri isotermi, effettuano invii periodici in Spagna, e soprattutto in Italia, per il mercato milanese; tuttavia, per il momento, essa è contenuta in limiti alquanto modesti, essendo consentita solo per alcune specie più apprezzate, come lo smeriglio, il pesce spada, il cefalo, il pagello fragolino, il dentice praio, il coccio imperiale e poche altre. Al riguardo bisogna però ricordare le importantissime installazioni frigorifere della vicina « Docapesca » di Pedrouços (Lisbona), ultimate nel 1966, con una capienza di 3000 tonn., le quali porteranno alla razionalizzazione delle vendite del pesce fresco, favorendone l'inoltro verso nuovi mercati nazionali e stranieri.

Tornando alla pesca artigianale, fra le reti tuttora impiegate a Setúbal sono da annoverare la sciabica, il tramaglio e la « sacada », tutte usate nella pesca costiera, e adibite, nonostante le sostanziali differenze che fanno di ciascuna un sistema a sé stante, alla cattura di sardine, sugherelli e sgombri. Mentre però le sciabiche — di cui ne esistono ancora cinque con una decina di pescatori iscritti (altri prestano la loro opera come avventizi) — e anche i tramagli sono stati parzialmente abbandonati, per via della loro bassissima resa, hanno ancora una certa importanza, grazie specialmente ai maggiori profitti registrati in questi ultimi tempi, le dieci « sacadas » in attività, sebbene anche il loro pescato complessivo annuo, che si aggira sulle 200 tonn. ed un milione di scudi, sia ugualmente troppo modesto per assicurare il sostentamento di 140 pescatori.

Altri antichi sistemi di pesca artigianale ancora praticati sono i « gibos », le « piteiras » e le nasse: i due primi non sono che degli ami di tipo particolare, utilizzati esclusivamente nella pesca di certi cefalopodi, come il polpo, il calamaro e la seppia; le nasse, invece, vengono adoperate anche qui con notevole successo per catturare crostacei, soprattutto aragoste e gamberi. Tuttavia, se si fa eccezione per il 1965 e il 1966, in cui il mercato è stato fortemente influenzato da grosse partite provenienti dalla pesca a strascico, tanto nella pesca dei molluschi come in quella dei crostacei, nonostante la vertiginosa ascesa dei loro prezzi (che nell'ultimo decennio sono aumentati pressoché del 100%), il valore medio annuo delle vendite è rimasto praticamente stazionario. Ciò a causa della pe-

sante flessione verificatasi nei quantitativi pescati, dopo stagioni di straordinaria abbondanza, come il quinquennio 1955-59 per i molluschi (84), che arrivarono alle 1250 tonn. l'anno, e gli anni 1958 e 1959 per i crostacei, in cui se ne catturarono oltre 46 tonn.

Fatte dunque le debite eccezioni per la flotta sardiniera e per la pesca con i palamiti e le lenze (85), pare ormai scontato che l'attività peschereccia di Setúbal debba ulteriormente contrarsi in un prossimo futuro, con la definitiva scomparsa di tutti questi sistemi, sia pure anacronistici, ma che per secoli hanno costituito l'unica fonte di sussistenza di molta parte della popolazione cittadina.

4. *Le industrie.* — L'attività industriale più rappresentativa di Setúbal è quella del pesce conservato, industria collegata alla flotta sardiniera locale da strettissimi vincoli di dipendenza reciproca (86), e che viene fatta risalire al 1880, anno in cui fu fondata la prima fabbrica di sardine sott'olio della città (87), e fors'anche di tutto il Portogallo, su iniziativa di un industriale di Lorient, F. Delory, che, alla stregua di molti altri connazionali, era stato costretto dalla crisi peschereccia francese a cercare all'estero condizioni propizie per l'impianto di nuovi stabilimenti. All'esito straordinario ottenuto fin da principio dall'opificio Delory di Setúbal, e dal suo gemello di Olhão, fecero ben presto seguito numerosissime fabbriche che cominciarono a sorgere per ogni dove, moltiplicandosi con una rapidità incredibile in tutti i maggiori centri marittimi

(84) Sebbene non rientrino propriamente nelle attività della pesca, vanno ricordate le fiorenti concessioni ostreicole del Sado, che sono di gran lunga le più importanti del paese, sia per superficie (800 ha.) che per produzione (28 milioni di scudi nel 1964).

(85) Circa la pesca a strascico, non è possibile fare previsioni, per quanto risulti già notevolmente affermata.

(86) L'industria conserviera, infatti, lavora sgombri, sugherelli, acclughe e, soprattutto, sardine, delle quali assorbe generalmente il 50-55% del totale pescato nel paese, mentre il rimanente viene destinato al consumo.

(87) Setúbal, comunque, non era nuova a questo genere di tentativi, anche se poi essi non avevano avuto alcun seguito: così, nel 1855, all'Esposizione Universale di Parigi erano state premiate le conserve di pesce sott'olio preparate con il processo Appert da F. A. da Rocha, e, dieci anni più tardi, un altro setubalense, certo M. J. Neto, aveva aperto un opificio specializzato nella produzione conserviera di pagelli, dentici e naselli, che venivano esportati principalmente in Brasile (*Setúbal e os problemas da sua economia*, cit., cfr. p. 50).

portoghesi (88). Ma il contributo dato da Setúbal, che deteneva allora il primato fra i porti sardinieri lusitani, fu invero determinante, grazie alla eccezionale pescosità della sua piattaforma continentale. Nei primi quindici anni del secolo le sue esportazioni, valutate complessivamente in circa 135.000 tonn., corrisposero da sole

QUANTITA' DI PESCE CONSERVATO ESPORTATO DA SETÚBAL
DAL 1901 AL 1966 RISPETTO AL TOTALE DELL'ESPORTAZIONE
DEL PAESE (medie quinquennali espresse in tonn.)

ANNI	SETÚBAL tonn.	PORTOGALLO tonn.	% di Setúbal sul totale portoghese
1901 - 05	6.500	13.700	47,4
1906 - 10	9.800	18.100	54,1
1911 - 15	10.300	23.300	44,2
1916 - 20	9.400	33.200	28,3
1921 - 25	13.600	40.600	33,5
1926 - 30	16.800	33.600	50,0
1931 - 35	16.200	38.700	41,8
1936 - 40	9.100	41.500	21,9
1941 - 45	11.500	43.300	26,5
1946 - 50	5.200	29.500	17,6
1951 - 55	5.700	43.900	13,0
1956 - 60	8.550	66.400	12,9
1961 - 65	7.870	74.800	10,5
Produzione del 1966	8.370	75.220	11,1

al 48% di quelle del paese, mentre la capacità teorica di produzione annua delle sue 42 fabbriche, nel 1912, veniva calcolata superiore a un milione di casse, pari cioè a circa 19.000 tonn. di pesce in conserva (89).

(88) In effetti, da un totale di 76 opifici nel 1896 il Portogallo passò a 106 unità nel giro di appena sedici anni, e quindi a più di 400 nel 1924, mentre le esportazioni aumentarono, parallelamente, da una media di 16.000 tonn., per il periodo compreso fra il 1901 e il 1910, alle 28.000 del decennio successivo e alle 40.500 del 1921-1925.

(89) La produzione portoghese di conserve di pesce è stata sempre destinata, nella sua quasi totalità, all'esportazione; attualmente, principali acquirenti abituali sono i paesi del M.E.C. e dell'E.F.T.A., i quali, nel 1965, hanno importato rispettivamente 45.109 tonn. (pari al 54,8% del peso complessivo, compreso il pesce in salamoia) e 15.248 tonn. L'Italia, che da diversi anni è una delle maggiori importatrici, nel

Una così brillante affermazione dette però luogo, specie durante la prima guerra mondiale, a una serie di poco felici iniziative che fecero aumentare moltissimo il numero degli stabilimenti cittadini, portandoli, entro il 1920, a non meno di 120 (90); tuttavia, a questo sviluppo ipertrofico, cui non aveva corrisposto un aumento adeguato del pescato (91), seguì, ad opera di una concorrenza disordinata, un ridimensionamento spontaneo che ridusse a 63 gli opifici in attività, senza però arrecare danno alle esportazioni, le quali, anzi, dal 1926 al 1935 risalirono al 46% del totale esportato dal Portogallo, mantenendosi su una media annua di 16.500 tonn. E' interessante notare, comunque, che neppure in questo periodo di massimo splendore per l'industria di Setúbal le fabbriche lavorarono a pieno ritmo, se è vero che la capacità potenziale di produzione si aggirava allora sulle 38.000 tonn. (2.000.000 di casse). Di conseguenza, col delinearsi della crisi della pesca, sopravvenuta appunto in quegli anni, la posizione già di per sé vulnerabile di molti stabilimenti divenne ben presto insostenibile, tant'è vero che in dieci anni ne scomparvero altri venti (92), mentre le esportazioni registrarono un penoso tracollo, il quale segnò la fine del lungo predominio di Setúbal sugli altri centri conservieri, ad esclusivo vantaggio di Matosinhos, che non tardò ad affermare la propria supremazia. Né fu possibile recuperare la posizione perduta, ché la situazione precipitò in maniera irrimediabile nell'immediato dopoguerra, a causa dei risultati fallimentari della pesca della sardina, la cui media annua, fino al 1955, non raggiunse le 5500 tonn., regi-

1966, acquistando 12.669 tonn. di conserve, per un importo di 4 miliardi e mezzo di lire, si è portata al primo posto, precedendo in tal modo la Repubblica Federale Tedesca, la Gran Bretagna, la Francia e gli Stati Uniti.

(90) Con il moltiplicarsi delle fabbriche aumentò pure la domanda di mano d'opera, il che dette l'avvio ad una forte corrente di immigrazione dalle campagne e dai centri circostanti, onde, in breve, l'industria contò più di 10.000 addetti, ossia quasi il triplo di prima della guerra, influenzando largamente l'espansione demografica della città, che passò, fra il 1911 e il 1920, da 30.000 a 37.000 ab.

(91) Infatti, nel decennio 1916-1925, le esportazioni cittadine, pur mantenendosi ad un livello medio di 10.000 tonn. all'anno, contribuirono al totale delle esportazioni portoghesi con quasi il 18% in meno rispetto al periodo precedente.

(92) A lungo andare la crisi fiaccò profondamente la resistenza della classe imprenditrice di Setúbal, favorendo una massiccia infiltrazione di elementi estranei che riuscirono in breve a controllare oltre la metà delle fabbriche superstiti, mentre alcuni fra gli stabilimenti che cessarono di lavorare dal 1937 in poi vennero trasferiti altrove, accentuando così il fenomeno di smobilitazione in atto.

strando dunque un calo di quasi tre quinti rispetto al periodo precedente (93).

Alla straordinaria penuria di materia prima fece seguito, come era naturale, una generale paralisi degli stabilimenti, nonostante i coraggiosi sforzi degli industriali, che posero mano ad ogni mezzo pur di evitare l'estrema rovina, non esitando neppure ad acquistare grosse partite di pesce, non solo nei centri marittimi più prossimi, ma persino nei porti dell'Algarve. Nondimeno, ciò non valse a preservare la produzione da un crollo disastroso: essa infatti, mantenendo, dal 1948 al 1955, una media di circa 5400 tonn., non riuscì neppure ad eguagliare la quinta parte del milione e mezzo di casse che l'industria cittadina avrebbe potuto riversare sul mercato di anno in anno. Del resto, il danno derivò non soltanto dalla fortissima riduzione delle vendite, ma anche dal più che notevole aumento dei costi unitari di produzione, che giunsero praticamente ad annullare i profitti. In effetti, il prezzo della sardina, già sensibilmente elevato sulla piazza di Setúbal prima del 1940 (94), in seguito alle spese d'importazione e all'accesa concorrenza in atto fra gli industriali per l'accaparramento degli scarsi quantitativi di pesce del mercato locale, salì ancora, tanto che nel 1950 esso superava del 34% quello di Matosinhos e del 36% quello praticato a Lisbona (95).

(93)

QUANTITA DI SARDINE SBARCATE A SETÚBAL DAL 1931 AL 1966 (medie quinquennali espresse in tonn.)			
Anni	Tonn.	Anni	Tonn.
1931-35	16.293	1951-55	5.050
1936-40	11.842	1956-60	7.419
1941-45	12.515	1961-65	8.150
1946-50	5.872	1966	9.263

(94) L'industria di Setúbal fra il 1941 e il 1946 fu costretta ad assorbire, a scapito delle grosse aliquote destinate al consumo diretto, circa il 90% del volume delle sardine sbarcate sulle banchine del suo porto, onde poter sorreggere la sua produzione; naturalmente i prezzi ne risentirono in modo sensibile, sicché per tutta la durata della guerra essi si mantennero al di sopra della media del paese di un buon 20%.

(95) Un altro peso non indifferente nei confronti della limitatissima produzione divenne pure il carico di mano d'opera, che contava allora, fra maestranze permanenti ed avventizie, circa 5000 addetti, i cui salari passarono ad incidere in misura doppia del normale su ciascuna unità prodotta. Il concorso di tutti questi fattori rese

La discreta ripresa verificatasi a partire dal 1956 nella pesca della sardina è riuscita a rallentare, almeno provvisoriamente, la grave decadenza di quest'industria, la cui produzione è risalita, di conseguenza, alle 10.000 tonn. annue o poco meno (vedi allegato B, a pag. 224), quantitativo comunque troppo scarso per procurare un reale beneficio alla trentina di stabilimenti oggi esistenti, la cui capacità potenziale di lavoro è rimasta pressoché pari a quella del 1948. Infatti, secondo il criterio in uso fra gli imprenditori di Setúbal per la valutazione delle annate, in base al quale un anno è da considerare buono se la produzione è stata superiore alle 19.000 tonn. (1.000.000 di casse), medio, se essa è stata compresa fra la cifra anzidetta e le 11.400 tonn. (600.000 casse), e cattivo, se al di sotto delle 11.400 tonn., bisogna riconoscere che dal 1945 in poi soltanto tre stagioni, e cioè quelle del 1956, 1957 e 1965, sono rientrate nella media, mentre tutte le altre possono essere considerate cattive, o addirittura pessime, come è avvenuto, ad es., per il periodo compreso fra il 1948 e il 1955.

Se la permanente fase di depressione in cui versa l'industria conserviera di Setúbal è da addebitare principalmente alla penuria di pesce, che costringe le fabbriche all'inattività per mesi e mesi consecutivi (96), influisce pure in modo sostanzialmente negativo un fenomeno comune a tutto il paese, e cioè la struttura stessa di questa industria, la quale, rispetto al ritmo normale di produzione, risulta articolata in un numero senz'altro eccessivo di piccole aziende, necessariamente sempre in lotta fra loro. Questa concorrenza indisciplinata ha certo contribuito ad alimentare un clima di discordia e di diffidenza reciproca nella classe imprenditrice, divisa da rivalità che non le consentono di raggiungere quel grado di coesione indispensabile per venire a capo dei problemi più urgenti, come, ad es., quello di fissare, con azione unitaria, il prezzo del pesce nei confronti degli armatori e il prezzo delle conserve nei confronti delle ditte estere acquirenti, la cui progressiva concentrazione rischia di arrecare gravi danni alle esportazioni, se

quanto mai difficile ogni operazione commerciale, poiché non solo non fu possibile dare esecuzione ad importanti contratti stipulati con i paesi importatori, ma talvolta come accadde ad esempio nel 1950, fu necessario rinunciare alla vendita di grosse partite, per via dei prezzi che non compensavano i costi di produzione.

(96) Si pensi, ad es., che fra il 1951 e il 1955 ciascuna delle fabbriche di Setúbal lavorò in media per 60 giorni all'anno e nell'ultimo quinquennio (1961-1965) la media è stata di 140 giornate lavorative annue.

non verranno presto adottate misure equivalenti nel campo dell'offerta (97). D'altra parte, le caratteristiche quasi familiari degli stabilimenti hanno portato con sé una serie di gravi inconvenienti, fra cui, non ultimo, un'assenza d'iniziativa che accomuna gran parte dei proprietari, legati a metodi di lavorazione tradizionali, e perciò restii a ogni genere d'innovazioni. E a causa di questo immobilismo disastroso non solo non si è provveduto, nella maggioranza dei casi, a rinnovare adeguatamente macchinari ed impianti, ma non si è neppure cercato di integrare i cicli lavorativi delle fabbriche, manipolando, sull'esempio dell'industria francese, prodotti ortofrutticoli durante i periodi di stasi forzata determinata dal *defeso* o dalla fortuita mancanza di pesce. Né, infine, si è tentato di raggiungere un accordo duraturo con il settore peschereccio, accordo che, mediante l'opportuna creazione di una rete di trasporti isotermi e di magazzini refrigerati, consentirebbe una più equa distribuzione del pesce fra i vari centri conservieri, e perciò, da un lato, una maggiore regolarità nei rifornimenti delle fabbriche, le quali godrebbero in tal modo di una certa continuità di lavoro nel corso dell'anno, e, dall'altro, una stabilizzazione dei prezzi che tornerebbe molto utile anche agli stessi pescatori. Questi, infatti, nei periodi di maggiore abbondanza del pescato si vedono spesso costretti a svendere, in mancanza di acquirenti, grosse partite di sardine alle fabbriche di farina di pesce.

Ultimamente alcuni industriali di Setúbal hanno prospettato una soluzione che, se adottata, darà nuova vitalità non soltanto agli stabilimenti di conserve, ma anche all'attività peschereccia cittadina, il cui futuro appare oggi gravemente compromesso. In pratica, gli imprenditori dovrebbero farsi anche armatori, dando vita ad una società che con capitali propri creasse, mantenendola poi sotto diretto controllo, una flotta per la grande pesca oceanica del tonno (98), flotta di cui il paese è ancor oggi privo, e che po-

(97) L'unico passo fatto in questo senso ha portato alla costituzione dell'Istituto Portoghese delle Conserve di pesce, istituto di credito che funziona a favore degli industriali, con lo scopo fondamentale di provvedere gli stabilimenti dei fondi liquidi indispensabili per la prosecuzione dei lavori, antistando somme proporzionate all'ammontare dei quantitativi di conserve prodotti e in attesa di acquirente.

(98) La pesca del tonno comporterebbe, per l'industria conserviera, notevolissimi vantaggi, per il fatto che questo pesce, al contrario della sardina, può essere conservato anche per lunghi periodi in ambienti refrigerati, consentendo perciò la creazione di grandi scorte, e, di conseguenza, un ciclo lavorativo annuo completo per le fabbriche.

trebbe risolvere brillantemente il problema dei rifornimenti dell'industria conserviera: tanto più che le acque costiere dell'Africa occidentale, ricchissime di albacore, offrono splendide possibilità di pesca ai portoghesi, che posseggono in quelle zone delle ottime basi, come l'arcipelago del Capo Verde e la Guinea Portoghese, attualmente usate da pescherecci giapponesi.

Comunque, fintantoché non si riuscirà ad assicurare alle fabbriche un ritmo di lavoro ininterrotto per tutto l'anno, le condizioni dell'industria non potranno che peggiorare, tanto più se si pensa che i salari della mano d'opera impiegata in questa attività, rimasti fino al 1964 al livello di quelli in vigore nel 1912, hanno registrato in questi ultimi tempi un aumento dell'ordine del 40%. Né con ciò si è riuscito a sollevare di molto le condizioni disagiate dei 3600 individui, d'ambo i sessi, che prestano il proprio lavoro presso gli stabilimenti conservieri di Setúbal, poiché due terzi di essi sono avventizi e quindi hanno lavoro solo nei periodi di massima attività, mentre alle maestranze permanenti gli imprenditori garantiscono un minimo molto modesto di giornate lavorative settimanali (4 per gli uomini e 2 per le donne), ma che è ugualmente molto oneroso per un'industria ferma durante gran parte dell'anno (99).

Fortunatamente, nel più vasto inquadramento della rivoluzione industriale e demografica che ha investito, da alcuni anni a questa parte, i centri settentrionali della penisola dell'Arrábida, sotto l'impulso dell'espansione di Lisbona che, nonostante il grave ostacolo rappresentato dal Tago, li sta poco a poco assimilando (100), anche Setúbal ha compiuto progressi rilevanti nel campo dell'industria. La città di oggi non è più così strettamente condizionata come per il passato dall'attività peschereccia e conserviera: il deciso affermarsi del suo porto e il crescente sviluppo dei numerosi stabilimenti industriali sorti recentemente permettono di guardare al futuro con fiducia, se non con ottimismo. Comunque, nell'ambito

(99) Le retribuzioni minime degli addetti giornalieri vanno infatti, a seconda delle categorie, dal 3 ai 6 scudi l'ora per gli uomini, e dal 2,50 ai 3,50 scudi per le donne.

(100) Difatti, fra il 1940 e il 1960 i municipi di Almada, Barreiro, Mota e Seixal, 250 kmq. in tutto, hanno registrato un incremento demografico del 100%, e contano oggi, complessivamente, 150.000 ab., che danno vita a un intensissimo movimento pendolare giornaliero di operai ed impiegati fra le due sponde del Tago. Inoltre, sulla sponda sinistra, a parte il nuovo cantiere navale e numerose industrie di vario genere, sono sorti gli stabilimenti chimici di Barreiro e l'acciaieria di Seixal.

della circoscrizione municipale, il più antico degli opifici oggi in funzione, a parte, naturalmente, quelli di pesce conservato, è senza dubbio il cementificio di Outão (SECIL), che, pur avendo cominciato a lavorare nel 1906, e su basi quanto mai modeste (circa 10.000 tonn. annue), si è ingrandito a tal punto da occupare oggi più di 700 addetti, con una capacità annua di produzione che si aggira sulle 750.000 tonn., grazie a un nuovo forno inaugurato nel marzo 1966, e considerato il sesto del mondo, il quale ha accresciuto del 50% le dimensioni degli impianti. Altra azienda di origine relativamente non recente è la SAPEC, fondata nel 1926 per utilizzare le piriti estratte dalle miniere della Serra da Caveira, e attualmente uno dei principali complessi dell'industria chimica del Portogallo, dopo Barreiro e Alferrarede (Ribatejo), sia nella produzione di superfosfati che in quella di acidi, con un effettivo di circa 500 addetti.

Lo sviluppo industriale di Setúbal ha tuttavia registrato un incremento decisivo soltanto dopo la celebrazione del primo centenario della sua elevazione al rango di città (1960); di questi ultimi anni, infatti, sono i cinque stabilimenti di montaggio di autoveicoli sorti sul suo territorio, e dei quali dirò brevemente più avanti, nonché una fabbrica di cellulosa, la SOCEL, che è stata impiantata nel 1964 per sfruttare le risorse di legname di pino e di eucalipto della Valle del Sado, e la cui produzione, nel 1965, aveva già raggiunto le 74.000 tonn., il 35% delle quali destinate al mercato nazionale, mentre il resto fu assorbito da quello estero. Ad ogni buon conto, vista la carenza di carta che costringe il paese ad importarne forti quantitativi, la medesima società ha pure iniziato la costruzione *in loco* di impianti per la trasformazione della pasta di cellulosa in carta, impianti che non solo completeranno il ciclo di lavorazione, ma comporteranno necessariamente l'assunzione di nuova mano d'opera, la quale si andrà ad aggiungere agli attuali 600 addetti.

Quanto alle fabbriche di montaggio di autoveicoli, a parte due complessi minori, l'« Império da Beira » e la PROVAL, di proporzioni molto modeste, e specializzati esclusivamente nella produzione di autocarri, Setúbal, con l'IMA, con la Comp. Port. Motori e con la MOVAUTO, che occupano rispettivamente il primo, il quarto e il quinto posto, per dimensioni, nel paese, detiene un primato indi-

scusso in questo ramo, riversando sul mercato nazionale vetture tedesche, francesi, inglesi, ecc., di diverse marche. E nonostante si tratti di un'attività appena agli inizi e in via di espansione, nel 1966 essa ha dato lavoro a più di 1600 impiegati ed operai (101), approntando quasi 17.000 veicoli, fra automobili e autocarri, cifra che, come già ho detto, corrisponde al 38% del totale del Portogallo (102).

Tuttavia, quantunque l'industria automobilistica e le altre, conserve di pesce escluse, occupino ora circa 3500 individui, e cioè press'a poco il 14% della popolazione attiva residente nel territorio comunale (103), costituendo, insieme al porto, una solida premessa per una vigorosa espansione industriale, a mio avviso la più grande ricchezza di Setúbal è nel suo brillante avvenire turistico. La salubrità del suo clima, eccezionalmente mite in tutti i mesi dell'anno (104), e la temperatura relativamente elevata delle acque del mare (105); il suo splendido estuario, orlato dalla lingua sabbiosa e desertica della Penisola di Troia, alla quale fa riscontro la selvaggia bellezza della Serra da Arrábida, rispecchiantesi nelle acque trasparenti e serene di piccole baie ed insenature, che ricordano da vicino la nostra Riviera di Levante o la Costa Azzurra; gli antichi conventi e i santuari, i castelli medioevali e le ville cinquecentesche di cui è costellata la regione all'intorno esercitano una potente attrazione, specialmente nella buona stagione, sia sulla popolazione di Lisbona, sia sui turisti che giungono, soprattutto dalla Francia e dalla Spagna, sempre più numerosi in Portogallo.

(101) Questi ultimi, come pure quelli della SECIL, della SOCEL e della SAPEC, godono di un trattamento economico molto migliore degli addetti all'industria conserviera, partendo i loro salari da un minimo di 55-65 scudi giornalieri.

(102) Altri stabilimenti del genere esistono ad Azambuja e a Vendas Novas, ove vengono montate anche auto FIAT.

(103) Un altro 15% presta la propria opera presso le fabbriche di pesce conservato, un 10% scarso è costituito da pescatori e circa il 12% si dedica al lavoro dei campi.

(104) A Setúbal, secondo i dati rilevati fra il 1937 e il 1964 dal Servizio Meteorologico Nazionale per la regione della Valle del Sado (*O clima de Portugal*, fasc. XVII. Lisbona, 1965; cfr. pp. 35 e 80), la temperatura media mensile dell'aria oscilla da un minimo di 10°,6 nel mese di gennaio a 22°,8 nel mese di agosto. Le precipitazioni, quasi nulle in estate, sono massime in inverno, ma non superano una media di 650 mm. annui; la nuvolosità, molto scarsa (56 giornate l'anno), assume valori minimi nel periodo estivo.

(105) Ciò è dovuto, come già detto, essenzialmente all'azione della Corrente del Golfo e a quella delle acque del Mediterraneo, che rendono particolarmente tiepido l'oceano nel tratto prospiciente la penisola dell'Arrábida.

Questo complesso di eccellenti condizioni, che investe la penisola dell'Arrábida, dalla Costa da Caparica al Sado, non trovando l'uguale lungo tutto il litorale occidentale portoghese, compresa la Costa do Sol, con i suoi centri balneari di fama internazionale, quali Carcavelos, Estoril e Cascais, non mancherà certamente di trasformare profondamente la zona, come del resto è avvenuto per l'Algarve. Qualche passo è già stato compiuto in tal senso, con un progetto di lottizzazione della Penisola di Troia e con l'attuazione di importanti lavori pubblici che stanno, a poco a poco, rinnovando la fisionomia della città; è innegabile, ad ogni modo, che Setúbal è ben lungi dall'essere all'altezza delle sue possibilità, mancando ancora di un'attrezzatura ricettiva sufficientemente sviluppata, tutto riducendosi all'esistenza di alcune pensioni e di due buoni alberghi, l'Hotel Esperança e il S. Filipe, sito nel castello omonimo, nonché di diversi ristoranti.

Non resta perciò che auspicare che le bellezze naturali della regione non vengano deturpate dal processo d'industrializzazione in atto, e che si evitino installazioni di nuovi stabilimenti in siti da salvaguardare sotto il profilo paesaggistico e turistico.

OPERE UTILIZZATE, MA NON CITATE A PIE' DI PAGINA

- AMORIM GIRÃO A., *Geografia de Portugal*. Oporto, 1951.
- ARRONCHES JUNQUEIRO, *Setúbal, o que tenho visto do seu passado*. Setúbal, 1939.
- BRAGANÇA LINO DA SILVA J. M., *Armações de pesca*. Lisbona, 1966. (Tesi di laurea).
- DIRECÇÃO DAS PESCARIAS, *Estatísticas das pescas marítimas do continente e ilhas adjacentes*. Lisbona, 1930-1964.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, *Recenseamentos gerais da população no continente e ilhas adjacentes*. Lisbona, 1930-1960.
- MARREIROS CARDEIRA J. A., *A pesca no Algarve de barlavento*. Lisbona, 1954. (Tesi di laurea).
- MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES, *Boletim do porto de Lisboa*. Lisbona, 1967.
- PORTELA M. M., *Diário histórico setubalense*. Setúbal, 1915.
- RIBEIRO O., *A Arrábida, esboço geográfico*. Lisbona, 1937.
- RIBEIRO O., *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Lisbona, 1963.
- «Conservas de peixe» (rivista mensile), Lisbona, anni 1945-1967.

SUMMARY. — After giving a brief history of Setúbal and describing the main events which had through the centuries a direct impact on the demography and the urban development of the town, the Author analyzes its present situation and importance. Nowadays Setúbal is the third port in the country, after Lisbon and Leixões, mostly in virtue of the industrialization of the Arrábida peninsula. He describes the port facilities on the river Sado and its trade and deals in some detail with fishing and the industry of fish canning. These two activities especially after the crisis of salt industry, have been for years the main source of wealth, so that very early Setúbal became the most important fishing and canning port in Portugal. However, the progressive impoverishment of the marine fauna and especially the shortage of sardines, which has become worse and worse since 1930, has been a hard blow to the economy of the town, which lost its twofold supremacy in behalf of other sea-ports. Nevertheless, Setúbal still holds an eminent position in industry, since it has five plants of automobile assembly, a cement factory, a cellulose factory, a plant of chemical products, etc., which supply work to 14% of the working population, 25% being occupied in fishing and canning. Finally, the Author points out briefly the undeniable touristic attractions, which are due to the beauty of the countryside and to the mild climate.

QUANTITA' E VALORE DELLE SARDINE SBARcate NEL QUINQUENNIO 1962-66
NEI PRINCIPALI CENTRI PESCHERECCI DEL PORTOGALLO
(in migliaia di tonn. e in milioni di scudi)

ANNI	1962		1963		1964		1965 (*)		1966 (*)	
Porti	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi
Matosinhos . .	60,5	151,9	68,6	209,3	85,2	216,3	84,2	230,2	69,8	252,0
Figueira da Foz	9,1	23,1	10,8	29,6	14,2	37,9	?	?	?	?
Peniche . . .	10,6	33,2	5,8	23,2	15,2	49,8	13,6	31,2	16,9	60,5
Setúbal . . .	8,4	22,1	6,7	21,3	6,6	25,1	14,5	34,1	10,7	34,1
Portimão . . .	14,4	44,1	6,7	24,1	10,0	38,5	9,3	32,2	?	?
Totale dei porti del Portogallo	130,2	365,8	118,3	370,6	163,2	460,7	136,0	361,3	121,9	441,1

(*) Le cifre riportate per gli anni 1965 e 1966 sono tratte dalle statistiche elaborate dalla Corporazione della Pesca della sardina; mancano tuttavia le produzioni dei centri classificatisi al quarto o al quinto posto.

ALLEGATO B

PRODUZIONE DEI PRINCIPALI CENTRI CONSERVIERI PORTOGHESI FRA IL 1952 E IL 1966
(valori annui in tonn. e percentuali corrispondenti al totale del paese)

	1952		1958		1962		1966	
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%
Matosinhos	11.188	33,2	33.973	47,8	30.633	40,2	31.049	44,4
Setúbal	5.543	16,4	11.372	16,0	9.411	12,3	8.626	12,3
Portimão	5.120	15,2	10.092	14,2	11.258	14,8	9.256	13,2
Olhão	6.334	18,8	6.396	9,0	10.515	13,8	8.722	12,5
Totale del Portogallo . .	33.623	100,0	71.075	100,0	76.318	100,0	69.945	100,0

SBARCHI DI PESCATO A SETÚBAL DAL 1928 AL 1966 (valori annui e medie quinquennali in migliaia di tonn. e in milioni di scudi)										
ANNI	Sardine		Sugherelli		Pesce vario		Molluschi e crostacei		TOTALE	
	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi	tonn.	scudi
1928	20,5	33,9	0,1	0,3	—	2,1	—	0,3	—	36,6
1930	8,0	19,1	0,6	0,4	—	9,7	—	0,4	—	29,6
1940	8,9	18,0	0,5	0,5	0,4	0,9	0,2	0,4	10,0	19,8
1945	11,9	38,0	2,2	5,1	1,8	8,6	0,4	1,6	16,3	53,3
1946-50	5,9	22,9	0,6	3,4	0,9	5,7	0,4	1,4	7,8	33,4
1951-55	5,0	20,1	0,7	2,8	1,2	7,6	0,6	2,4	7,5	32,9
1956-60	7,4	25,4	1,3	4,6	3,3	13,7	1,0	3,8	13,0	47,5
1961-65	8,2	24,3	4,2	8,3	6,3	26,6	0,6	4,7	19,3	63,9
1966 (*)	9,3	32,3	2,3	5,4	6,4	45,1	0,6	7,0	18,6	89,8

(*) Il notevole aumento di valore registrato dal pesce pescato nel 1966 rispetto alla media quinquennale del lustro precedente (1961-65) è stato causato dalla sensibile contrazione delle catture che, nel 1965, avevano superato le 27.000 tonn.; del resto, le medie quinquennali di cui sopra sono a carattere orientativo, poiché fra un anno e l'altro si verificano abitualmente variazioni sensibilissime sia nella quantità sia nel valore della pesca di ciascuna delle specie sopra elencate.