

Boletim Municipal DE CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO CULTURA



oib RIA



ANO. XIX
Nº 38

FL
908
141



BIBLIOTECA
municipal de aveiro
PUBLICAÇÕES
PERIÓDICAS

OFERTA



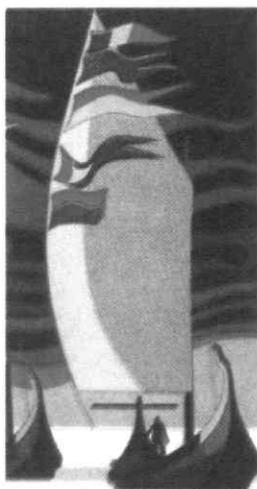
BIBLIOTECA
municipal de aveiro
FUNDO
LOCAL

INTERDITO
AO
EMPRÉSTIMO

Boletim
Municipal
DE CULTURA

CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO

bibRIA



ANO, XIX
Nº 38



Boletim
Municipal
CULTURA
CÂMARA MUNICIPAL DE ACRÍ

bibRIA



ABERTURA

No Centro Cultural e de Congressos de Aveiro, nos dias 31 de Maio e 1 de Junho do corrente ano, de 2001, realizou-se o 1º Congresso **Bombordo das Embarcações Tradicionais**. Embora da iniciativa da Associação dos Amigos da Ria e do Barco Moliceiro, sediada na Murtoza, o evento teve o máximo empenhamento e cobertura da Câmara Municipal de Aveiro, pelo seu Pelouro de Cultura. Efectivamente, nem outra coisa seria de esperar da Autarquia.

Para a cabal realização dos trabalhos, muito diversificados, houve uma indesmentida adesão de várias Entidades, Organismos e Associações, do norte ao sul do País; por isso, ouviram-se com muito proveito distinto oradores, que falaram sobre as embarcações tradicionais, e sobre a sua conservação, restauro e reutilização.

Dado o nível e o interesse das intervenções, entendeu este Pelouro publicá-las no seu *Boletim Municipal de Cultura*, para proporcionar aos Aveirenses a sua proveitosa leitura e para incentivar os Responsáveis, oficiais e particulares, na preservação das nossas tradições. Aveiro e a sua Região têm uma riqueza natural, que não pode ser esquecida e muito menos agredida. O 1º Congresso **Bombordo das Embarcações Tradicionais** teve o mérito de nos lembrar o nossos deveres, em ordem à valorização do nosso património, a Ria, não esquecendo os barcos que sulcam as suas águas e as fainas que nela decorrem.

Agradecemos aos intervenientes nesta importante acção – aos que a sonharam e lhe deram corpo, aos seus colaboradores sempre disponíveis, aos ilustres conferêncistas, e aos atentos congressistas. Congratulamo-nos com todos pelo êxito alcançado.

O Vereador do Pelouro da Cultura,
Jaime Borges



bibRIA



AVEIRO

Câmara Municipal

BOLETIM MUNICIPAL DE CULTURA

Edição e Propriedade: CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO

Direcção: VEREADOR DO PELOURO DA CULTURA

Coordenação e Supervisão: JOÃO GONÇALVES GASPAR

Arranjo Gráfico: JEREMIAS BANDARRA

Fotografia: MIGUEL RODRIGUES (Gabinete de Imprensa)

Execução Gráfica: GRÁFICA DO VOUGA, LDA.

Depósito legal n.º 13 62 99/99

ISSN: 0873-335X

Tiragem: 1000 EX

Periodicidade: SEMESTRAL – DEZEMBRO DE 2001

CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO

Praça da República = 3800-156 Aveiro – Tel. 234 406 300
<http://www.cmaveiro.pt> - mail: cmaveiro@mail.telepac.pt

ABERTURA	• 3
PROGRAMA	• 9
ALGUNS CONSIDERANDOS	• 11
AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS – QUE REALIDADE?	• 18
António J. C. Maia Nabais	
SÍNTESE HISTÓRICA DOS BARCOS TRADICIONAIS DO TEJO	• 22
Mário Pinto	
AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE – NO LITORAL NORTE?	• 25
João Batista	
O BARCO MOLICEIRO	• 44
Ana Maria Lopes	
PRESERVAÇÃO E RISCOS DE EXTINÇÃO	• 48
Sofia Trincão	
"OS VOUGAS" – EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS DE RECREIO DA RIA DE AVEIRO	• 57
Helder Ventura	
NÚCLEO MUSEOLÓGICO BARCO VARINO "LIBERDADE"	• 63
Aristides Ferreira	
RITMOS E RAÍZES DA MUDANÇA NAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS	• 70
Jean-Yves Blot	
BOMBORDO – CONGRESSO DO PATRIMÓNIO MARÍTIMO PORTUGUÊS	• 76
João Filipe Carvalho	
SAILING MONUMENTS – ASPECTS OF THE TRADITIONAL FLEET IN THE NETHERLANDS	• 78
Thedo Fruithof	
O ENQUADRAMENTO DAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS	• 105
Lucílio Toscano	
A ICONOGRAFIA NÁUTICA DE LISBOA	• 107
Júlio Piscarreta	
MANUTENÇÃO DAS ARTES E DAS PROFISSÕES – UM TESTEMUNHO E UMA EXPERIÊNCIA	• 110
Acácio Conde	
EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS E TURISMO AMBIENTAL	• 114
Artur Jorge Almeida	
O ECOMUSEU DA MURTOSA	• 117
Judite S. Primo, Mário Canova Moutinho	

bipria

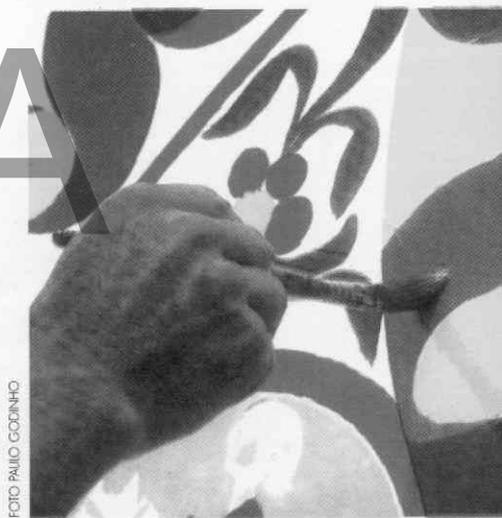
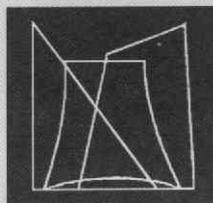


FOTO PAULO GONINHO

bibRIA

MAIO-31
JUNHO-1
2001



bombordo

DAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS



FOTO CLARA SARBENTO

— 1º CONGRESSO —

2004
FCHM
1003



bibRIA

TRADICIONAIS



1º CONGRESSO



PROGRAMA

1º CONGRESSO DAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS

CENTRO CULTURAL E DE CONGRESSOS DE AVEIRO

DIA 31 - MAIO

09.30 Horas	Recepção e credenciação dos congressistas
11.00 Horas	Sessão de abertura Presidente da Associação dos Amigos da Ria Presidente da Câmara Municipal de Aveiro Ministro do Trabalho e da Solidariedade
11.30 Horas	1º Painel "As embarcações tradicionais - que realidade?" António Nabais - Museólogo Mário Pinto - Clube Naval de Sarilhos Pequenos João Baptista - Clube de Vela de Viana do Castelo Paulo Trincão - Universidade de Aveiro Ana Lopes - Investigadora
12.30 Horas	Período de debate
13.30 Horas	Almoço
14.30 Horas	2º Painel Preservar a embarcações "Mobilizar parcerias para encontrar soluções" Sofia Trincão - Investigadora Helder Ventura - Investigador Câmara Municipal de Vila Franca de Xira Junta do Alvor Câmara Municipal de Aveiro Estaleiros Navais de Vila do Conde Estaleiros Navais de Aveiro Estaleiros Navais do Tejo
16.00 Horas	Debate
16.30 Horas	Coffee Break
17.00 Horas	3º Painel "Boas Práticas em Portugal e na Europa"

Visão Global

Jean Yves Blot

O exemplo de Espanha

Isidro Mariño

O exemplo de Inglaterra

Charles Payton

O exemplo de Portugal

Câmara Municipal de Seixal

Câmara Municipal de Esposende

18.20 Horas

Debate

19.00 Horas

Partida em autocarro para o Cais da Ribeira de Pardelhas - Murtosa

19.45 Horas

Visita ao estaleiro de embarcações tradicionais dos Amigos da Ria

21.00 Horas

Jantar tradicional

23.00 Horas

Regresso aos Hotéis

DIA 1 - JUNHO

09.30 Horas

4º Painel

"O enquadramento das embarcações tradicionais"

João Filipe Carvalho

"A Associação Portuguesa do Património Marítimo"

Instituto Marítimo Portuário

Legislação

António Nabais

"A rede do Património Marítimo"

Theodo Fruithof

"A Organização Europeia do Património Marítimo"

João Vieira

Património Marítimo e Insularidade

10.30 Horas

Debate

10.45 Horas

Coffee Break

11.00 Horas

5º Painel

"O lugar das embarcações tradicionais no Século XXI"

"Manutenção das Artes / Profissões"

Instituto do Emprego e Formação Profissional

"As embarcações tradicionais e o Turismo Ambiental"

Região de Turismo Rota da Luz

Ecomuseu da Ria

Câmara Municipal da Murtosa

"As embarcações tradicionais como elemento histórico e cultural dos Portugueses"

Ministério da Cultura

12.00 Horas

Debate

12.30 Horas

Leitura das conclusões

Sessão de encerramento

13.00 Horas

Almoço de encerramento

15.30 Horas

Passaio de Barco Maliceiro

Estarão patentes desde o dia 29 de Maio a 4 de Junho, miniaturas de embarcações tradicionais de todo o país e, no lago da Fonte Nova, embarcações ao vivo.

ALGUNS CONSIDERANDOS

1. DA ORGANIZAÇÃO

Sendo a Associação dos Amigos da Ria e do Barco Moliceiro uma associação equiparada a ONGA (Organização não Governamental do Ambiente) e estando vocacionada naturalmente para a defesa das embarcações tradicionais da zona lagunar da Ria de Aveiro, do seu ecossistema e de todo o seu património natural e construído, ela implementou uma estratégia de acção baseada em coisas práticas e simples:

- Certificação do Barco Moliceiro como embarcação histórica através Instituto Marítimo Portuário;
- Criação de um estaleiro naval artesanal;
- Organização de uma Escola-Oficina;
- Organização de uma Empresa de Inserção de Carpintaria Naval Tradicional;

Pela experiência vivida (e sofrida) em todo o processo atrás referido, facilmente chegámos à conclusão, de que assim como na Ria de Aveiro havia embarcações tradicionais, que já se tinham perdido, noutras zonas do país a situação seria não só preocupante, como talvez dramática. No caso do Algarve, por exemplo, viemos a saber que é quase criminoso o que se está a passar com as embarcações tradicionais.

2. DOS CONSULTORES

Luís Filipe Galvão, um dos responsáveis da exposição de embarcações tradicionais da Expo-98 de Lisboa.

Depois de uma reunião havida em Oeiras, que tinha como finalidade formar uma Associação de Defesa do Património Marítimo, foi o primeiro consultor de quem nos socorremos e que nos indicou personalidades portuguesas e estrangeiras de interesse para a realização do congresso;

Belmiro Couto, vice-presidente da Associação dos Amigos da Ria.

Traçou o esqueleto do congresso, definindo objectivos e estratégias.

António Nabais, possivelmente o mais mediático e experiente profissional português ligado à museologia e ao estudo de embarcações tradicionais.

Colaborou e apoiou de forma exemplar a realização deste congresso.

João Baptista, estudioso e investigador das embarcações tradicionais do norte.

Deu uma ajuda preciosa, tanto em consultoria, como na operacionalização da exposição de embarcações tradicionais em tamanho natural;

Comandante Frederico.

Um trabalhador incansável para que todas as iniciativas fossem um sucesso;

Ana Lopes.

O apoio desde a primeira hora e a presença confortante.

Jaime Borges.

Na qualidade de principal responsável deste congresso, como vereador da C. M. de Aveiro, apoiou e permitiu que os Serviços de Cultura, excelentemente coordenados pelo técnico superior, Emanuel Cunha, realizassem um trabalho magnífico.

3. DO PAÍS

Definida que estava a estrutura do congresso, era necessário sentir e saber o estado do país em termos de embarcações tradicionais. Assim percorremos quase todos os estaleiros navais do Minho ao Algarve, bem como as principais Associações que têm vindo a realizar algum trabalho nesta área.

No Algarve a ADRIP, em Sarilhos Pequenos o Clube de Vela. Uma referência para o Eco-Museu do Seixal, para o Museu da Nazaré e o de Esposende. Falámos com mestres carpinteiros, calafates, com os proprietários dos estaleiros e com os apaixonados pelas embarcações em madeira.

Uma referência ao Helder Ventura, que nos ajudou a redescobrir os Vougas da Ria de Aveiro. Fizemos duas voltas a Portugal neste estudo.

4. DA ANIMAÇÃO

Como se tratava de "coisas" tradicionais, sob coordenação do comandante Frederico e do chanceler da Confraria Gastronómica o Moliceiro, Donaciano Esteves, organizou-se um jantar típico desta zona, com um Porto de Honra de boas vindas, uma exposição de fotografias e outra de slides e a exibição de um rancho folclórico da terra vizinha de Pardilhó.

Uma referência especial à Confraria Gastronómica o Moliceiro, pelo seu contributo na divulgação do património regional da Ria de Aveiro.

5. DAS EXPOSIÇÕES

5.1. Miniaturas

Numa das salas do Centro de Congressos realizou-se uma exposição de miniaturas de embarcações de todo o país.

Desta exposição excelente, de que as crianças das escolas do Distrito beneficiaram, salientamos alguns exemplares do rio Douro e do Tejo.

Um agradecimento especial ao Museu da Nazaré e ao Clube Naval de Sarilhos Pequenos.

5.2. Embarcações em tamanho natural

Apesar das limitações orçamentais, conseguimos ter uma mostra de embarcações portuguesas. Um agradecimento muito especial ao Clube de Vela de Viana do Castelo, ao Museu da Nazaré, à Cooperativa dos Produtores de Sal de Aveiro e à Parceria Sal do Mondego que permitiu a exposição do seu Batel do Sal.

5.3. Fotografia

Esteve patente uma extraordinária exposição a preto e branco do Artista Michael Bry.

Em pedaços de rara beleza, o artista percorre as várias fases de construção naval, dando a cada uma delas um toque de génio e simplicidade.

5.4. Projectão de slides

Da responsabilidade do fotógrafo e jornalista João Paulo Rodrigues.

Todos os presentes tiveram o privilégio de partilhar alguns dos mais belos registos da Ria de Aveiro.

biblioteca

6. DOS CONGRESSISTAS

Desde o início do congresso que nós sabíamos que o êxito de uma realização destas também dependia dos congressistas.

Penso que fomos felizes na adesão verificada. Permitimo-nos realçar os seguintes:

Instituições

- Instituto Marítimo Portuário
- Instituto do Emprego e Formação Profissional
- Região do Turismo Rota da Luz
- Ministério da Cultura - Uma referência muito especial a este organismo que está a preparar uma intervenção na área da defesa das embarcações tradicionais, assumindo a sua importância cultural na memória colectiva dos portugueses. O trabalho já foi iniciado pela Delegação Regional do Centro do Ministério da Cultura, APA, Forpescas, Capitania, Universidade de Aveiro, Câmara e Museus.

Prelectores

Estrangeiros

- Charles Payton (Inglês)
- Thedo Fruithof (Holandês)



- Isidro Mariflo (Espanhol)
- Jean Ives Blot

Portugueses

- António Nabais
- Mário Pinto
- Ana Lopes
- João Baptista
- Paulo Trincão
- Sofia Trincão
- Helder Ventura
- João Filipe Galvão
- Júlio Piscarreta
- Acácio Conde

Operadores Turísticos

- Barros
- Guilherme

bibRIA

7. DAS COMISSÕES

Comissão de Honra

- Ministro do Emprego e da Solidariedade
- Ministro do Ambiente
- Ministro da Cultura
- Governador Civil do Distrito de Aveiro
- Presidente da Câmara Municipal de Aveiro
- Presidente do Instituto Marítimo Portuário
- Presidente da Região de Turismo da Rota da Luz
- Presidente da Câmara Municipal da Murtosa
- Director da Administração do Porto de Aveiro
- Reitor da Universidade de Aveiro
- Comandante do Porto de Aveiro
- Delegado da Associação dos Municípios da Ria

Comissão Executiva

- Jaime Borges - Vereador da Cultura da Câmara Municipal de Aveiro
- Manuel Oliveira - Presidente da Associação dos Amigos da Ria e do Barco Moliceiro
- Belmiro Couto - Vice-Presidente da Associação dos Amigos da Ria e do Barco Moliceiro
- António Nabais - Museólogo
- Frederico Silva - Investigador

- João Filipe Carvallho - Investigador
- João Baptista - Investigador
- Ana Lopes - Investigadora
- Mário Pinto - Dirigente Associativo

8. DAS CONCLUSÕES

Linhas de força:

- Alerta para os riscos de extinção de embarcações tradicionais.
- Mobilização do movimento associativo e exemplos das boas práticas
- Os estaleiros e os centros das competências protocoladas.
- Técnicas e profissões certificadas.
- O licenciamento/regulamentação das embarcações tradicionais.
- Preservação, financiamento (Ministério da Cultura) e manutenção das artes (I.E.F.P.).
- Perspectivas da rentabilidade (Turismo, Instituições, Viagens, etc.).

Ideias mobilizadoras a serem implementadas

- Centros de restauro de embarcações.
- Centros protocolados, financiados e credenciados.
- Núcleos Museológicos.
- Centros documentais.
- Entidade Coordenadora Nacional das Embarcações Tradicionais.
- Regulamentação adequada à Realidade.
- Definição de um Código das Profissões.
- Criação de um fundo de apoio aos projectos de reconstrução de embarcações tradicionais.
- Operacionalização de Programas e Roteiros de Turismo Cultural em torno das embarcações tradicionais.

9. NOTA FINAL

Como facilmente se depreende, este foi um congresso sem protagonistas principais, a não ser os amados barcos tradicionais, em que o todo se sobrepõe às partes.

O eventual mérito dos Amigos da Ria residirá na sorte de ter seleccionado, como prelectores e apoiantes, os melhores do país e estrangeiro.

Murtosa, 5 de Junho de 2001

A Comissão Executiva

- * João Filipe Carvalho - Investigador
- * João Baptista - Investigador
- * Ana Lopes - Investigadora
- * Mário Pinto - Dirigente Associativo

8. DAS CONCLUSÕES

Linhas de forca

- * A investigação de carácter de estudo de caso de natureza exploratória
- * A importância da metodologia utilizada e a escolha dos locais de estudo
- * O estatuto e as condições das competências profissionais
- * O papel da liderança no processo de mudança
- * O papel da comunicação no processo de mudança
- * O papel da cultura no processo de mudança
- * O papel da estrutura no processo de mudança
- * O papel da liderança no processo de mudança

bibRIA

9. NOTA FINAL

Com a presente investigação, que se insere no âmbito do curso de Mestrado em Gestão de Recursos Humanos, pretendeu-se analisar o papel da liderança no processo de mudança organizacional. Para tal, foram realizadas entrevistas com líderes de equipas de trabalho em diferentes organizações, com o objetivo de compreender as suas perceções e práticas em relação a este tema. Os resultados da investigação permitem concluir que a liderança desempenha um papel fundamental no processo de mudança, sendo responsável por criar uma visão clara e inspiradora, comunicar essa visão de forma eficaz e motivar os colaboradores para a sua realização. Além disso, é importante que o líder esteja atento às necessidades e preocupações dos seus subordinados, promovendo um ambiente de confiança e colaboração. Em suma, a liderança é um fator determinante para o sucesso das mudanças organizacionais, sendo essencial que os líderes estejam preparados para enfrentar os desafios que se apresentam neste contexto.



10

PAINEL

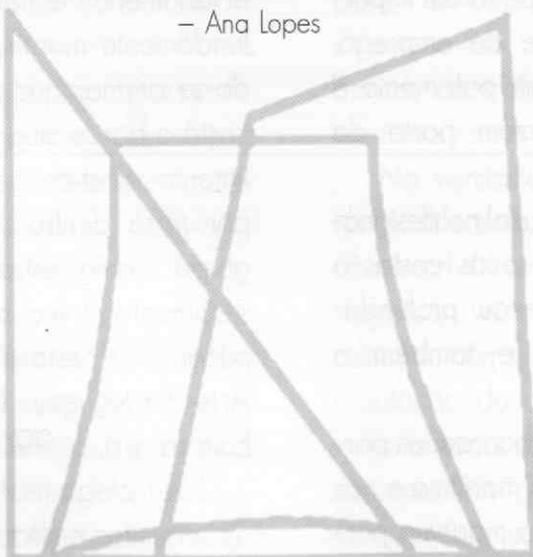
EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS –

– QUE REALIDADE?

bibRIA

• PARTICIPAÇÕES DE:

- António Maia Nabais
- Mário Pinto
- João Batista
- Ana Lopes



AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS — — QUE REALIDADE?

António J. C. Maia Nabais

"É A VOZ DA TERRA ANSIANDO PELO MAR"
(Fernando Pessoa, Mensagem)

«Porque, afinal que é isso de se considerar subalterna toda uma faixa do património ("não relevante", dizem alguns responsáveis...), apenas porque não é "nobre" a estrutura matérica que lhes deu corpo, senão uma prova das incapacidades de ver? (...)

«Que significa isto de se pactuar com o esvaziamento programado de valores, a destruição organizada, e a des-memória colectiva, senão o abrir caminho à estupidez, ao obscurantismo, e aos vis interesses especulativos?»

(Vitor Serrão, As técnicas tradicionais no quadro da memória identitária do povo português, in «diálogos de edificação - técnicas tradicionais de construção», CRAT - Centro Regional de Artes Tradicionais, 1998, pp. 167 e 168)

A

preservação das embarcações tradicionais está estreitamente associada à salvaguarda das técnicas construção naval tradi-

cional. Este conjunto de saberes técnicos que chegou até à actualidade foi transmitida, de geração em geração, através dos estaleiros navais em actividade. Hoje, assiste-se ao encerramento destas oficinas que foram importantes centros de produção e de emprego. Com esta atitude, apaga-se um património e apagam-se memórias que fazem parte da identidade portuguesa.

Investe-se (embora ainda pouco) no designado património "nobre" e viram-se as costas à arte naval, herança que marcou profundamente a cultura portuguesa (e também a economia).

A notável variedade de embarcações portuguesas que existiram na costa marítima e nos rios portugueses trouxe à cultura marítima por-

tuguesa uma riqueza extraordinária que deixou marcas na pintura, no desenho, na escultura, na azulejaria, na literatura e na paisagem.

O mar ocupou sempre um espaço muito importante na cultura portuguesa, influenciando fortemente a vida das gentes: "a variedade de formas das nossas embarcações de pesca é fenomenal, e nela se reflecte a alma profundamente marítima do nosso povo, podendo-se afirmar que de dez em dez léguas de costa o barco muda de feição segundo o sentimento estético de cada lugar, assim como, por terra dentro, se modifica de grupo em grupo, como estratificações hereditárias do sentimento étnico, a configuração da silha, do púcaro, da cesta e do lar," (Ramalho Ortigão, *Arte Portuguesa*, II, Lisboa, Livraria Clássica Editora, s/d, p. 99).

No tráfego marítimo e fluvial destacam-se as seguintes embarcações: os moliceiros, bar-

cos saleiros e os barcos mercantéis, na ria de Aveiro; barco rabelo, no Douro; barcas montanheiras, no Mondego; fragatas, varinos, faluas, barcos de água acima, catraios, botes e canoas, no Tejo; galeão e caíques, no Sado e no Algarve.

Enquanto que na pesca marítima e fluvial a tipologia das embarcações é ainda mais rica e variada: na pesca do bacalhau à Terra Nova (actividade económica que marcou profundamente a cultura portuguesa e que está representada no Museu de Ílhavo); escuma, patacho, lugre e dori; caíques, em Olhão e em toda a costa algarvia; lancha de Caminha, para a pesca do alto; lancha foreira, de boca aberta; barca de pescada, de Buarcos; barco de arte xávega (tipo neta) e barco de candil, da Nazaré; caíque de Peniche, rasca da Ericeira, Figueira da Foz e Vieira; canoas de Belém, Sesimbra, Setúbal e Algarve; canoas de picada ou enviadas, em Lisboa e Algarve; botes do Algarve, saveiros e bateiras, motoras; na arte do galeão: galeão, galeonete, buque, canoa do galeão, acostado; na armação fixa do atum e da sardinha: calão, barca da testa, barca das portas, barca da gacha e o laúde: nas artes de alar a reboque: muletas e batéis do Barreiro e Seixal; batel de Esposende; barca de Viana do Castelo; barquinha do rio Lima; bateira da Figueira da Foz; lancha de Buarcos; lanchinha do Tejo; batel, caíque e lancha de Peniche; poveiros de Lavos, Buarcos, Nazaré, Cascais, Sesimbra e Setúbal; catraio da costa meridional; caçadeira e focinheira de porco da Ericeira; maceira na costa do Norte; caíque de Sines e do Algarve; barco minhoto; batel do Cávado; barco do Douro; esgueirão da ria de Aveiro; lancha de

Vila Franca de Xira; lancha poveira; bateira do Mondego; chata do Tejo; bote baleeiro dos Açores.

Ainda no Minho: maceiras, a que davam o nome de batelas, construídas de pinho, com uma forma que muito se aproxima de pirâmide triangular recta truncada, de faces levemente inclinadas, sendo a base menor a que forma o fundo da embarcação; barcos pequenos de fundo chato; lanchas do alto abertas; jangadas. No Distrito do Porto, lanchas do alto abertas; barcos do alto abertos: catraias grandes e catraias pequenas; caíques; barcos de fundo chato (barcos ou barquinhos); maceiras; botes; batéis; galeão; bateiras; jangadas; barcos pequenos de fundo chato, caíques, barcos ou barquinhos; barcos rabelos, barco rabão. Ficamos por aqui, sem esgotar a variedade de embarcações existentes em Portugal. Falta ainda referir as dos Açores, nomeadamente os botes baleeiros, e as da Madeira.

A título de exemplo, referimos o estuário do rio Tejo. Até há poucas décadas, muitas e variadas embarcações enchiam as docas do porto de Lisboa e, num vaivém constante, atravessavam o Mar da Palha, cruzando-se os barcos de tráfego fluvial com os de tráfego marítimo.

Na verdade, o cenário do Tejo era bastante diferente daquele que hoje se pode observar! Num passado, não muito distante, fragatas, varinos, faluas, botes, canoas e catraios, com suas velas enfunadas, pinturas e tripulação davam cor e vida inconfundível a toda a zona ribeirinha de Lisboa, como bem documentam gravuras de todas as épocas, fotografias, quadros pictóricos, postais ilustra-

dos e textos de escritores, nacionais e estrangeiros. A grande variedade de formas das nossas embarcações deve-se ao estilo próprio de cada estaleiro ou povoação e às suas funções e às áreas geográficas que percorriam. Pois cada terra portuguesa ou rio construiu as suas embarcações típicas de tráfego e de pesca, embora a sua especialização e designações específicas só se começasse a verificar no início da Idade Moderna.

É de facto o Tejo que se nos apresentou como o rio português com mais variedade e riqueza náutica.

A iconografia portuguesa é abundante na representação do porto de Lisboa enxameado de velas de embarcações de variadíssimas tipologias, quer do tráfego fluvial e do tráfego marítimo quer da pesca.

O abandono das embarcações tradicionais provocou os seguintes resultados:

- a) redução de postos de trabalho, quer a montante quer a jusante;
- b) alterações profundas da paisagem tradicional (na Nazaré, a praia está vazia de barcos; em Vila do Conde, perdeu-se o estaleiro tradicional, ex-libris da vila; na Margueira, em Almada, um estaleiro industrial substituiu os estaleiros tradicionais, etc.);
- c) a arte da construção naval tradicional começou a perder-se sem deixar seguidores;
- d) perda de recursos humanos, técnicos, de saberes tradicionais.

A recuperação das embarcações tradicionais traz benefícios para o desenvolvimento do turismo e a valorização dos valores cul-

turais. Neste século XXI, vive-se a era do entretenimento que poderá aproveitar estes recursos culturais, que datam desde há alguns séculos. É um património que pode ser também uma alternativa para a ocupação dos tempos livres dos jovens e dos adultos.

Aos poucos, no decorrer do século XX, as embarcações típicas do Tejo, que lhe davam cor e vida e, especialmente, aos cais de Lisboa e de outros pontos do país foram-se perdendo, quase sem deixarem rasto: umas morreram nas praias, junto dos antigos estaleiros artesanais que lhe deram forma e vida, outras foram para o estrangeiro e, muito poucas, foram recuperadas por autarquias ribeirinhas, organismos associativos e entidades particulares. Assim, hoje, torna-se possível usufruir, de algum modo, da beleza e da viagem nestas embarcações, graças ao empenho que as Câmaras Municipais do Seixal, Moita, Alchete e Vila Franca de Xira prestaram à salvaguarda e reutilização museológica deste tipo de património. São as últimas fragatas, varinos e botes de fragata que ficaram como memória de um Tejo diferente daquele que hoje se nos oferece: um rio cheio de graça e encanto, de cor e brilho, de animação e movimento que lhe era dado pela enorme variedade de embarcações, de velas, de arrais e restantes tripulações que amavam apaixonadamente os seus barcos. Esse amor e paixão ainda se podem testemunhar junto dos carpinteiros de machado e calafates que, na margem sul, nos seus estaleiros navais continuam a reparar as poucas embarcações tradicionais que chegaram até aos nossos dias. E, um pouco para matar saudades, constróem as suas canoas, nomeadamente as sarilheiras,

cheias de muita cor, que animam e embelezam as regatas do Tejo.

Este movimento de preservação, reconversão/reutilização para fins culturais, turísticos e recreativos desenvolve-se a partir dos anos oitenta do século XX, com intervenções concretas em Viana do Castelo, Esposende, Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, Murtosa, Aveiro, Ílhavo, Figueira da Foz, Vieira, Nazaré, Vila Franca de Xira, Seixal, Moita, Alcochete, Palhota, Constância, Setúbal, Alvor, Olhão...

A salvaguarda e valorização dos bens culturais marítimos, hoje mais do que nunca, torna-se uma questão prioritária, uma vez que as últimas medidas da CE, em relação ao abate das embarcações e das artes tradicionais de pesca, virão acabar com a continuidade de um património etnográfico que se espalhava, em estilos diferentes, ao longo da costa portuguesa. De facto, *«Maravilhosas cousas sam os feitos do mar e assinadamente aqueles que fazem os homens em maneira de andar sobre ele por mestria e arte, assi como em naos e galés e em todos os outros*

navios mais pequenos...» (Regimento dado por D. Afonso V, em 1471, aos almirantes de Portugal).

A salvaguarda da cultura marítima, hoje, só será possível com um trabalho articulado entre todas as instituições, públicas e privadas, e todos os cidadãos que, individualmente, se interessem por este tipo de património, incluindo construtores navais, mestres e arrais, pescadores, enfim, todos os marítimos. Para uma economia de esforços, aproveitamento de recursos, humanos e financeiros, e desenvolvimento de um trabalho de interajuda e cooperação entre todos, teremos como solução a criação de uma rede de cultura marítima que se deverá estender a todo o país e mesmo até à Espanha. O Museu Etnográfico e Arqueológico Dr. Joaquim Manso, na Nazaré, apresenta-se, desde já, disponível para entrar na rede da cultura marítima, participando como centro de recurso cultural, colaborando, activamente, com todos os membros aderentes.

Nazaré, Junho de 2001

António J. C. Maia Nabais

SINTESE HISTÓRICA DOS BARCOS TRADICIONAIS DO TEJO

MODOS DE VIDA E FORMAS DE ESTAR DA POPULAÇÃO DE SARILHOS PEQUENOS
MUNICÍPIO DA MOITA

Mário Pinto

De geração em geração e até à década de 60/70, o modo de vida e o sustento de 90% da população activa da Freguesia de Sarilhos Pequenos, advinha do transporte fluvial que era feito por embarcações típicas do estuário do rio Tejo, como **Botes, Fragatas e Varinos**. Estas embarcações asseguravam o pleno emprego no concelho e as suas tripulações eram constituídas por 1 arrais, 2 camaradas e 1 moço, que se dedicavam ao transporte de rama seca de pinheiro (utilizada nos fornos das padarias) produtos hortícolas, frutas, sal, vinhos, cereais e ostras para a capital. Estes transportes eram uma fonte vital para assegurar o regular abastecimento daqueles produtos à cidade de Lisboa, constituindo motivo de orgulho cultural para Sarilhos Pequenos.

As actividades ligadas ao mar, de que os barcos tradicionais são um bom exemplo, fazem parte integrante da mitologia histórica da Freguesia de Sarilhos Pequenos, que a Associação Naval herdou dos seus antepassados e à qual quer dar continuidade.

Felizmente que algumas Câmaras Municipais do Distrito de Setúbal recuperaram algumas destas primitivas embarcações, preservando o passado sócio-cultural das mesmas, a

fim de mostrar às novas gerações a importância da temática que esta actividade teve no contexto das actividades económicas da região, particularmente em Sarilhos Pequenos - Município da Moita.

A partir da década de 70, foram construídas estas réplicas, com o propósito de preservar e desenvolver a tradição da ligação ao mar/Tejo, que a gente de Sarilhos Pequenos e do Concelho da Moita sempre teve ao longo de décadas, através dos barcos tradicionais deste rio, onde vários tripulantes treinam e praticam manobras para bem velejar nas competições nas diversas regatas locais e regionais e eventos de dimensão nacional e internacional, em que participaram Expo/98, Festival dos Oceanos e BREST - 2000. Estes barcos típicos do rio Tejo, construídos em madeira pintada com cores vibrantes pelos próprios proprietários e tripulantes, são exemplo de talento, criatividade, cor, formas e arte, executadas pelas mãos dos referidos proprietários - sócios desta Associação Naval Sarilhense, homens alguns dos quais, com pouca vida de escola mas, com muita escola da vida. Trata-se de um trabalho moroso, apaixonante, precioso e demorado neste tipo de réplicas, **hoje com outro estatuto**, ou seja, desportivo, como regatas, passeios fluviais,

exposições e demonstrações em romarias. Esta é sem dúvida uma forma de preservar, divulgar e manter a tradição da ligação ao mar e à defesa do património cultural marítimo.

Hoje, neste local, Sarilhos Pequenos, sente-se e exprime-se bastante aquilo que fomos e as nossas formas de viver. A recuperação e manutenção destes elementos patrimoniais são altamente importantes, permitindo aos Sarilhenses e a quem nos visite espaços de memória doutros tempos que os tempos de hoje não apagarão. Defender, manter e restaurar o que resta deste valioso património é preservar uma herança histórica fluvial e oceânica de um país de ancestrais tradições marítimas, onde metade da sua fronteira é constituída por uma costa atlântica. De facto, o transporte à vela perdurou como o mais económico durante séculos. Com os assoreamentos dos rios, o desenvolvimento das vias terrestres e o surgimento de barcos movidos a vapor foi-se desmoronando, a pouco e pouco, um extenso e valioso Património Marítimo. Justamente para a defesa do que ainda existe, restauro e reconstrução, deveria ser criado um organismo de âmbito nacional, com os seguintes objetivos fundamentais:

- Ser apoiado pelo poder central tendo em vista formar parcerias com Autarquias, privados, Clubes e Associações Náuticas no sentido de se defender e promover a recuperação de embarcações tradicionais originais e réplicas navegáveis de âmbito nacional em termos de restauro e reconstrução do património perdido e em vias de se perder;

- Consciencializar o país, de Norte a Sul, para a importância da preservação das embarcações tradicionais históricas no sentido de se evitar a perda total ou a venda a Belgas e Holandeses, como infelizmente tem vindo a acontecer.
- Promover concentrações, desfiles, regatas e exposições e no campo da náutica desportiva e turística para se dar a conhecer os preceitos de governo e a arte de bem velejar, proporcionando assim uma melhor ocupação dos tempos livres e de uma vida mais saudável às populações;
- Promover e propor aos Organismos Centrais o reconhecimento do Estatuto do Dirigente Associativo, para que seja assegurado o regular funcionamento dos Clubes, Associações Náuticas e outros organismos envolvidos;
- Alertar e solicitar a intervenção dos Organismos Centrais para a problemática do assoreamento e da erosão, em degradação galopante, das zonas ribeirinhas, por forma a manter a navegabilidade das embarcações tradicionais e a sobrevivência de vários Clubes Náuticos;
- Procurar e estudar fontes de financiamento para a manutenção de estaleiros navais e o reconhecimento da recuperação e formação das profissões de Mestres construtores, Mestres de velas, calafates, carpinteiros e pintores navais de embarcações históricas, tais como:
O Barco Moliceiro da Ria de Aveiro; O Barco Rabelo do Douro; O Barco Caíque do Sotavento Algarvio; O Barco Galeão do Sal

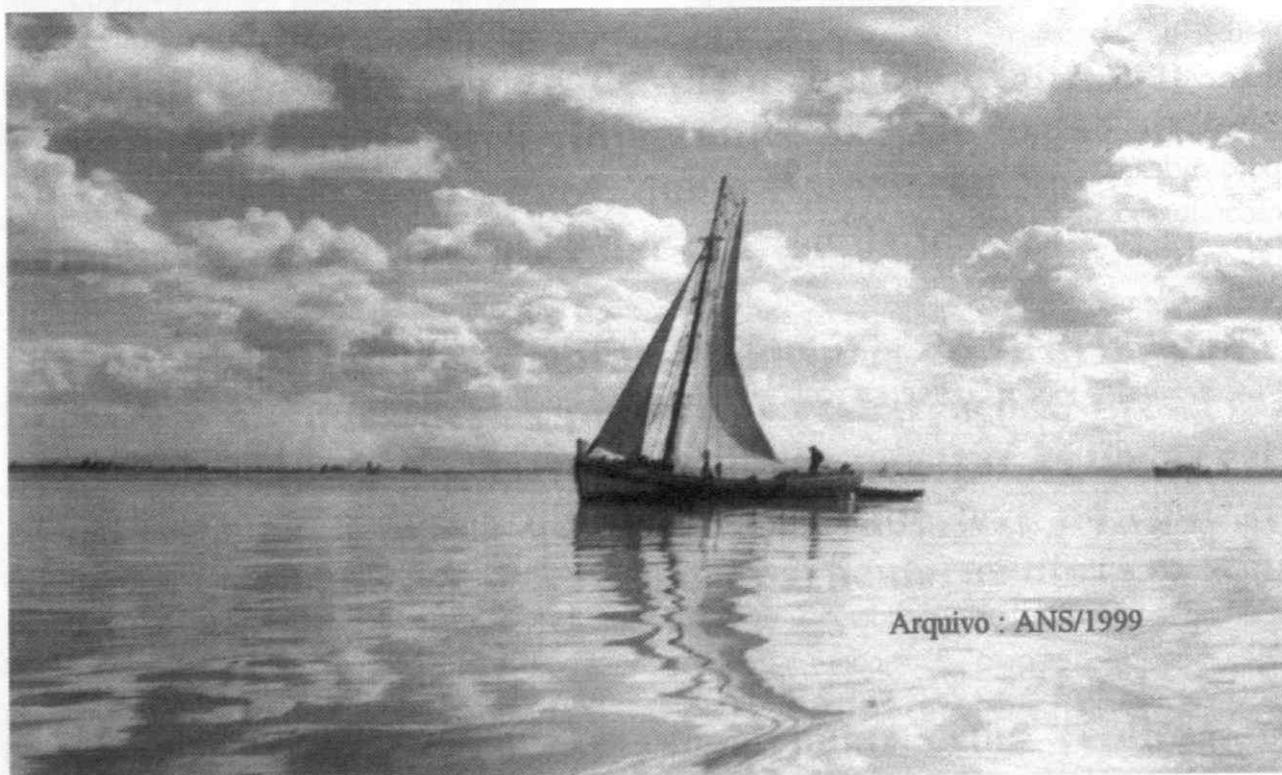
e lates Veleiros de Cabotagem do Sado; A Lancha da Pesca do Alto Poveira - Póvoa do Varzim; A Barca Veleira Serrana do Mondego; Os Lugres Bacalhoeiros de 3 velas da Figueira da Foz; A Falua e os Botes Tapa Esteiros do Montijo; Os Botes de Meia Quilha, Varinos, Catraios e Canoas da Moita; A Fragata de Lisboa, etc.

Estes são apenas alguns exemplos da diversidade das formas de veleiros tradicionais portugueses que testemunham um património tão rico da nossa arquitectura naval que importa defender, divulgar e promover. Defender o Património Marítimo é honrar uma

herança histórica atlântica e fluvial que não se pode deixar morrer, que o mesmo é dizer da nossa identidade cultural sempre caracterizada pelo mar. Apostar e investir nos recursos humanos, no desporto e na cultura, é apostar no futuro! Termino parafraseando um filósofo quinhentista: - "Já que não nos é dado viver por longo tempo, façamos algo que fique a atestar termos vivido".

O Presidente da Direcção da
Associação Naval Sarilhense
Mário Pinto

bibRIA



Arquivo : ANS/1999

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?

INFORMAÇÃO SOBRE O LITORAL DO MINHO

João Baptista

A salvaguarda, inventariação, recolha oral e fotográfica e recuperação do nosso património marítimo, nomeadamente a reconstrução de originais e a construção de réplicas navegantes de embarcações de trabalho tradicionais está começando a dar de uma forma frutuosa os seus primeiros passos no litoral Minhoto.

No presente é de máxima urgência salvar guardar as embarcações que ainda existem, e que estão num estado acelerado de destruição. São embarcações frágeis votadas ao abandono, muitas delas já à extinção pura e simples. As embarcações e todas as artes e ofícios navais são uma riqueza a defender e preservar. Não nos podemos alhear disso, sob pena de estarmos a negar um património e uma herança que são únicos no panorama histórico universal.

Lentamente, no fieiro na beirada da praia ou meias submersas, foram-se despedindo de todos nós, fora de uso, devido ao progresso que levou ao abandono da faina. Lentamente desmoronando-se de um modo silencioso, debaixo dos nossos olhos, de tão habituados que estamos a olhar para elas, não nos apercebemos da sua partida, e do vazio que fica mais tarde, quase sem que disso nos

tenhamos apercebido. Estão hoje extintas e com elas uma panóplia de artes ofícios, de sons e cheiros que a montante e a jusante das embarcações com elas coabitavam e se completavam...

Hoje. Navegam no nosso imaginário quando folheamos um livro, ou visitamos um museu no qual, alguma coisa, destas coisas antigas de mar e rio, se tenha preservado...

Esta partilha da realidade é do interesse comum de alguns amigos, de associações, de clubes, de grupos de pessoas interessadas na problemática da preservação do universo marítimo, da tradição marinheira sob os mais variados aspectos. O estarmos hoje, aqui, falando e partilhando experiências e dando conta do que se tem feito pelo património marítimo.

Essa partilha tem o início e o fim sempre na embarcação. Ela é por direito próprio a figura emblemática desse património. Ela, a embarcação evoluiu e adaptou-se ao mar e costa onde trabalhava na safra. Os pescadores usam as mesmas mãos para trabalhar as mesmas artes, o mar é só um, não tem fronteiras...

Assim, não quis deixar de lhes trazer um pouco de informação, sobre a realidade das embarcações tradicionais no litoral norte de

Portugal; é uma viagem rápida, pois são já poucas as embarcações que resistem...

Vamos a marear...

Não se pode começar esta viagem pela beira-mar sem nos determos na Póvoa. É um regresso à infância, às brincadeiras na borda d'água e no fieiro. Ao som da ronca do nevoeiro, dia e noite avisando e guiando a bom porto os pescadores. Aos dias de temporal e de luto, de reunião junto à igreja da Lapa em silêncio. Os olhos fixos na barra, no salva vidas, nas motoras por fora dos molhes subindo e descendo as ondas, contando, todos, baixinho. É agora! O barco estremece, o motor arranca à máxima força, nuvem negra de fumo saindo do escape, tem que ser de uma vez correndo atrás da última vaga que passa por cima do cais. Em terra, as mulheres encostam as mãos ao peito, pedem em silêncio à Sr.^a d'Agonia, Sr.^a da Guia, que lhes traga o esposo, o filho, o neto, a são e salvo da barra traiçoeira... Alguns, vi naufragarem e morrerem bem em frente à janela do meu quarto; estávamos nos anos 70...

A Póvoa de Varzim foi a maior colmeia de pescadores e de embarcações à vela; o "Poveiro", barco de duas proas ou de roda de proa e popa simétricas, de vela bastarda ou latina de pendão, foi a referência e base para todos os outros modelos de barcos, grandes e pequenos, que armavam este tipo de velas e tinham o tipo de casco comum. Hoje o barco Poveiro é o modelo instituído e o ponto de partida para a identificação de todos os outros.

Os barcos que existem e que navegam:

Em 1992 o Museu Municipal da Póvoa de Varzim levou a cargo a construção de uma réplica navegante da lancha Poveira do alto, a «Fé em Deus», réplica da maior embarcação de pesca da costa norte que, vinda desde a época das descobertas, se extinguiu completamente no nosso século por volta de 1940-1950. É uma embarcação com mais de 13 metros de comprimento, arma 7 pares de remos e vela, que seria o primeiro de algumas iniciativas também levadas a cargo noutros locais.

Em 1993, em Esposende, localidade a cerca de 18 km a norte da Póvoa, a Associação Fórum Esposendense, em colaboração com o Museu Municipal, levou a efeito a construção de uma réplica navegante da última catraia de Esposende, a "St.^a Maria dos Anjos", conhecida à época pelo apelido da "Cornuda" devido à sua forma de proa mais alta e lançada, embarcação com 7 metros de comprimento e 3 pares de remos e vela, embarcação filiada no modelo Poveiro.

Em 2000, em Viana do Castelo, o Clube de Vela de Viana iniciou o projecto de salvaguarda e recuperação de uma embarcação original. Uma Catraia Pequena ou Barco, com 5.5 metros, baptizada de "Nossa Sr.^a d'Agonia" que arma 3 pares de remos e vela. Sendo esta uma embarcação com características que a distinguem das outras, é uma embarcação originária de Vila Chã, em Vila do Conde, e que se dedicava à pesca da faneca, sendo por isso assim referenciada: Barco da faneca de Vila Chã. O Clube de Vela de Viana, junta-se assim ao grupo de instituições que têm

embarcações tradicionais. Cria uma secção de vela tradicional e uma escola de formação e treino de mar em vela tradicional. Embarcação presente neste congresso em exibição.

Em Lanhelas a Associação Corema tem uma réplica do Carochó do Minho, o "Corvo," embarcação que tem também participado nos encontros de embarcações tradicionais em Esposende e Viana do Castelo, e que está presente também em exibição neste 1º congresso "O bombordo das embarcações tradicionais".

Barcos originais salvaguardados e outros em degradação em 2001 - alguns exemplos:

O Museu Municipal de Caminha tem salvaguardado e exposto um dos últimos Carochos do Minho com a roda de popa original.

A Câmara Municipal de Vila Nova de Cerveira também tem preservado um Carochó do Minho, embarcação que em 2000 esteve em exposição no 1º Encontro de embarcações do rio Lima, no átrio do Museu Municipal de Viana do Castelo.

A Alfândega de Viana do Castelo tem recolhido e preservado no estaleiro da Forpescas de Viana um escaler da Alfândega original. Embarcação classificada como um caíque do Douro, muito idêntico na construção ao barco de passagem que existiu no sítio do Marachão no rio Cávado em 1965. Esta embarcação também esteve presente no 1º Encontro de Viana.

Em Fão existe salvaguardado da extinção um barco de fundo de prato ou Canote de Fão, propriedade dos Irmãos Esteves, uns apaixonados também por estas coisas do mar e rio. Também esteve presente esta embar-

cação no encontro em 2000 em Viana.

Esta embarcação também está presente neste congresso em exposição.

Na Casa do Salva Vidas da Apúlia está recolhida a última Catraia Piladeira da Apúlia, propriedade da Junta de Freguesia, embarcação original de 1929, denominada "Adamastor". Uma embarcação que é de uma beleza e construção excepcional. Está a perder-se irremediavelmente. Esteve também presente em Viana no 1º encontro de embarcações.

Em Caminha junto ao estaleiro que existe na foz, está irremediavelmente perdido o que foi uma espectacular construção em casco trincado. O antigo salva-vidas de Âncora, uma embarcação digna de estar preservada num museu. Foram tantas histórias de coragem, de luto e de dor que se perderam...

Em Seixas do Minho existem alguns Carochos e algumas Gamelas; saliento um carochó, propriedade de mestre Baptista de 1920 e n.º de matrícula CM90, segundo a sua informação, o qual ainda se dedica à pesca da lampreia.

A Empresa de Pesca de Viana tem arrumado em Viana, no antigo armazém onde funcionava a sua carpintaria, um Dori original transformado em Troler, que também esteve presente no 1º encontro de embarcações. Esta embarcação está a perder-se, a sua madeira encontra-se muito fragilizada e a desfazer-se.

Em Carreço, numa casa de trabalho abandonada propriedade da família Bica, está recolhida e abandonada em avançado estado de destruição uma das últimas Gamelas de Carreço. Esta embarcação está em vista de ser recuperada e salvaguardada, com o apoio da Junta de Freguesia de Carreço.

Em Darque, Cabedelo, nos antigos armazéns junto ao já extinto forno da cal, estão amontoados e já irremediavelmente perdidos quatro barcos de fundo de prato de Viana. Deles restam-nos algumas fotos para a posteridade num museu...

Ao lado, uma Baleeira de Casco Trincado, de um navio sofre a mesma sorte.

No Cais Velho de Darque e nas Margens sul e norte do Lima as Bateiras, os Barcos de riba acima, ou das solhas do Lima, abandonados, vão aos poucos sendo cobertos pelas areias e lodo.

Em Lanheses, no Lugar do Seixo, um pouco acima da Passagem, um Barquinho do Lima acabou os seus dias confundindo-se com as silvas.

Mais abaixo, no local da passagem, dois Barquinhos estão já cobertos pelo lodo e areia.

Em Cardielos, na Passagem do Barco do Porto, Barquinhos e Barcos de riba acima agonizam submersos, desfazendo-se.

No Castelo do Neiva estava a desmantelar-se irremediavelmente perdida uma catraia pequena ou possivelmente um caico do Neiva, a fazer de cartão de visita a um conhecido restaurante.

Ainda no Castelo do Neiva existe um antigo Caico do Neiva, já alterado com a popa cortada para levar motor fora de borda, e assim reconvertido vai sobrevivendo.

Em Esposende ainda existem alguns barcos ou batéis do Cávado já com algumas alterações à popa para a motorização fora de borda.

Também em Esposende, na freguesia de Fonte Boa, fruto da colaboração do Museu e Junta de Freguesia fez-se a recuperação e sal-

vaguarda de um barco original de fundo de prato.

Conclusão ou o regresso a terra...

Muito se tem feito.

A boa vontade de uns, a carolice ou a paixão por estas coisas dos barcos de outros, têm de um modo lento mas progressivo, dado os primeiros frutos. Prova disso são a presença de um conjunto cada vez mais alargado de entusiastas, que à vez, ora participando, ora organizando como os 2 encontros de embarcações no rio Cávado em 95 e 97, a participação na vizinha Galiza nos encontros promovidos pela Federação Galega pela Cultura Marítima em 93, 95, 97, e 99, a participação na Expo 98, a participação no Festival dos oceanos em 99, a participação no 4º Encontro Mundial de embarcações tradicionais em Brest - França, a realização do 1º encontro de embarcações no rio Lima em 2000 de Viana do Castelo, a participação em 99 e 2000 na procissão ao mar integrada nas festas da Sr.ª da Agonia, a navegação à vela tradicional de Viana até Esposende e vice-versa, a participação em encontros e regatas de modelos tradicionais, em diversos pontos da Galiza, a realização de jornadas culturais e exposições, a participação no 4º Congresso do Desporto da Vela organizado pela Federação Portuguesa de Vela em Viana do Castelo em Novembro de 2000, onde a vela e embarcações tradicionais foram lançadas para o debate. O presente congresso, "O Bombordo das Embarcações Tradicionais", que é a prova viva de que as embarcações só morrem, se as deixarmos morrer.

A recolha oral, escrita e fotográfica, das tradições, artes e ofícios das temáticas marítimas, a publicação de livros, o acompanhamento da construção naval nos estaleiros de ribeira que ainda existem no Norte do País, a troca de ideias e experiências, a experimentação prática da navegação, a criação de escolas de vela tradicionais, a criação de museus vocacionados para o universo etno-marítimo, são isoladamente as gotas que estão a formar o rio e os mares para este património. Mares da saudade...

Não podemos viver na saudade, sob pena de desperdiçarmos a riqueza que é a nossa identidade e cultura marinheira.

É antes de um dever, um direito, a preservação da tradição marítima em todos os seus aspectos, artes e ofícios. É uma identidade cultural com séculos que está a ser perdida diariamente debaixo dos nossos olhos, porque os olhos estão habituados a com ela conviver, e se um barco, a parte mais visível, pois é um objecto com alguma dimensão, desaparece, abatido pela "Anti-cultural lei do Abate," não nos damos conta da quantidade de informação imaterial que também se perde com ele, tão absortos no dia a dia.

As embarcações à vela para os pescadores eram acima de tudo um trabalho de esforço e obrigação, de sobrevivência; quando lhes viram as costas, esquecem-nas na maioria.

É o dever das instituições públicas ou privadas recolher esses saberes aprendidos em silêncio, fruto do engenho, destemor e arte dos nossos lobos do mar.

Mas para que os resultados possam ser visíveis, úteis e trabalhados, temos que nos juntar todos, partilhar a herança, criar modelos de troca de informação e experiências como que uma base de dados, para que as actividades e realizações diversas possam ser orientadas na mesma direcção e objectivos:

Os barcos e a sua salvaguarda.

As fotografias do presente trabalho são do arquivo do autor

JOÃO BAPTISTA

*Investigador do Património Marítimo do Litoral Norte
Monitor de Vela Tradicional
Promotor de Encontros de Embarcações Tradicionais
Viana do Castelo, Maio de 2001*

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



Localização dos Portos o Rio Douro até ao Rio Minho.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



LANCHA POVEIRA DO ALTO "FÉ EM DEUS" — Réplica navegante da maior lancha de pesca da costa norte, extinta cerca de 1940-1950. Foi construída em Vila do Conde, nos Estaleiros "Postiga e Felleira, Lda." em 1992. Um projecto no Museu Municipal da Póvoa de Varzim, que assim deu o primeiro passo na recuperação das embarcações, e da navegação à vela tradicional na costa norte.



CATRAIA "SANTA MARIA DOS ANJOS" — Réplica navegante da última Catraia de Esposende abatida em 1959. Esta embarcação foi construída em 1993, nos Estaleiros "Foz do Cávado" e foi o culminar de um projecto de parceria do Museu Municipal e da Associação Forum Esposendense.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



A EMBARCAÇÃO A REMOS É UM CANOTE DE FÃO OU BARCO DE FUNDO DE PRATO DO CÁVADO — Foi construído por volta de 1950, e é uma embarcação original recuperada pelos irmãos Esteves de Fão. A outra embarcação é uma Dorna Galega da localidade de o Grove. As duas embarcações a navegar no Rio Cávado no 2º Encontro de Embarcações Tradicionais em 1997.



A EMBARCAÇÃO A REMOS É A CATRAIA PILADEIRA DE APÚLIA "ADAMASTOR" — Embarcação original construída por volta de 1929 e que recuperada. Na foto a participar na 3ª festa dos pescadores integradas no 2º Encontro de Embarcações. É propriedade da Junta de Freguesia de Apúlia e está recolhida na estação do Salva-vidas de Apúlia.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



Ria de Ferrol Galiza Regatas da Parrocheira 2000, a nossa Sr.^a d'Agonia navegando a um largo com a "Vela no Pau", característica que distingue as embarcações portuguesas do Litoral Norte com as da vizinha Galiza. Esta embarcação é uma Carral pequena ou barco da Faneca de Vila Chã, de onde é originário.



Outro aspecto da navegação. A grande superfície vélica, a proa lançada fazem destas embarcações uma imagem de rara beleza a navegarem. A nossa Senhora d'Agonia é um projecto de recuperação de embarcações tradicionais da secção de vela tradicional do Clube de Vela de Viana iniciada em 1999.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?

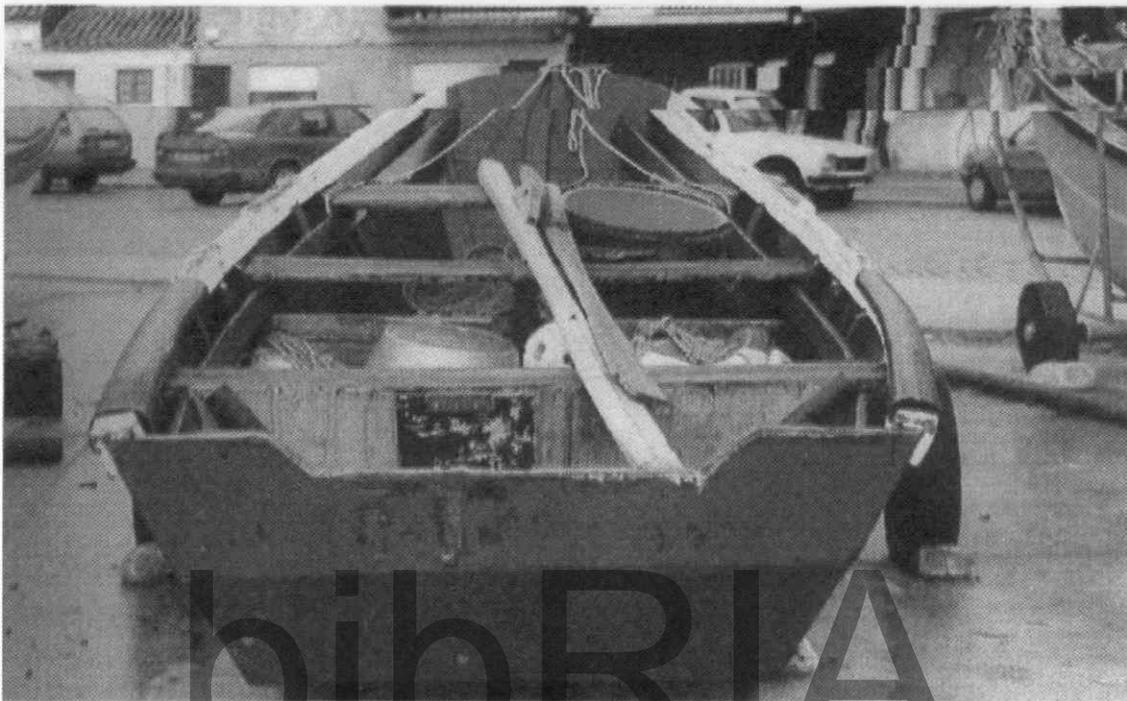


CAROCHO DO MINHO "CORVO" A NAVEGAR NO RIO CÁVADO EM 1997 — Réplica de um Carochinho do Minho construído por mestre "Luís dos Barcos" de Lanhelas. Esta embarcação propriedade da Associação "Corema-Associação para a defesa do Património de Lanhelas". Tem participado nos Encontros de Embarcações Tradicionais realizados nos Rios Cávados, Lima e no 5º Encontro de Embarcações Tradicionais da Galiza em Agosto último.



RIO MINHO LUGAR DO ESGUEIRO EM LANHELAS — Um Carochinho com a popa cortada para a utilização de motor fora de borda. Os Carochinhos conhecidos como frota negra pela cor da sua pintura, são construídos com um casco em Tingladilho ou casco Trincado. Fotografado em 1997.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



PORTINHO DE VILA PRAIA DE ÂNCORA — Uma masseira ou gamela está varada em seco na rampa, é uma embarcação que está sendo progressivamente substituída por outras mais modernas e polivalentes. Eram embarcações que navegavam à vela e remos e encontravam-se desde o Rio Minho, em Caminha até Viana. Fotografado em Julho de 1997.



PRAIA DO CASTELO DO NEIVA — VIANA DO CASTELO DUAS FORMAS DE EVOLUÇÃO NA COSTRUÇÃO — À esquerda, um Caico com popa de painel ou bote. Embarcação construída a partir da ossada de casco de tabuado liso, com quilha, roda de proa e popa de painel para a colocação do motor fora de borda. À direita, uma voadora, embarcação mais recente, aparecem por meados dos anos 80, construída em contraplacado marítimo, portanto mais leve, de fácil construção e manutenção.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



CACHINAS VILA DO CONDE — Dois Caicos Poveiros repousam encavalitados nas dunas do Fieiro da Praia das Cachinas. A proa abicada ao mar, já não navegam, mas o seu dono, observei, mata as saudades ora pintando, ora colocando uma tábuia nova. São os seus barquinhos.. Fotografado em Agosto de 2000.

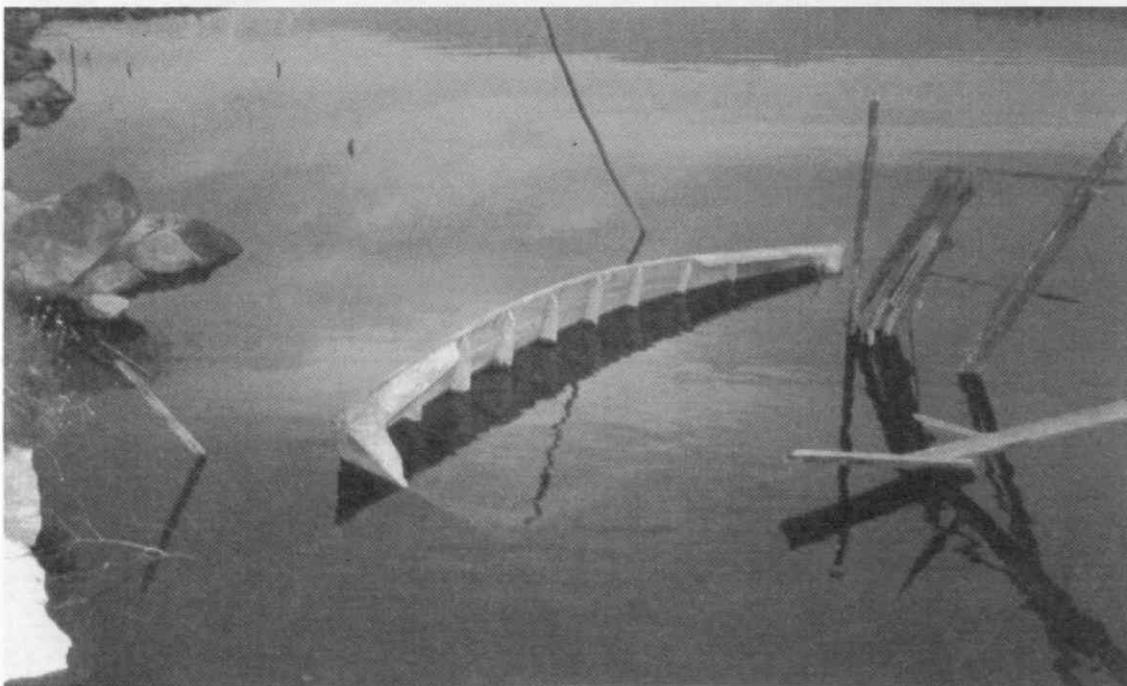


PRAIA NORTE VIANA DO CASTELO ESCALER DA ALFANDEGA DE VIANA — Embarcação da tipologia do Caico do Douro, serviu para treino de remo do pessoal alfandegário, e de meio de transporte fluvial para as vistas a bordo das embarcações. Foi recuperado no Estaleiro do Centro Forpescas-Centro de Formação para o Sector das Pescas, de Viana do Castelo, onde foi fotografado em Março de 2000.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



RIO LIMA — No lugar do Seixo, acima da passagem de Lanheses na margem norte, um barquinho do Lima acabou os seus dias confundindo-se com a vegetação. Dizia-nos o Sr. Rocha, morador em Lanheses, filho de um antigo proprietário de barcas de riba acima, acerca deste barquinho: "a este já lhe rezaram um Pai Nosso e de ali já não sai, só para lenha mas ninguém a quer..." Fotografado em Março de 2001.

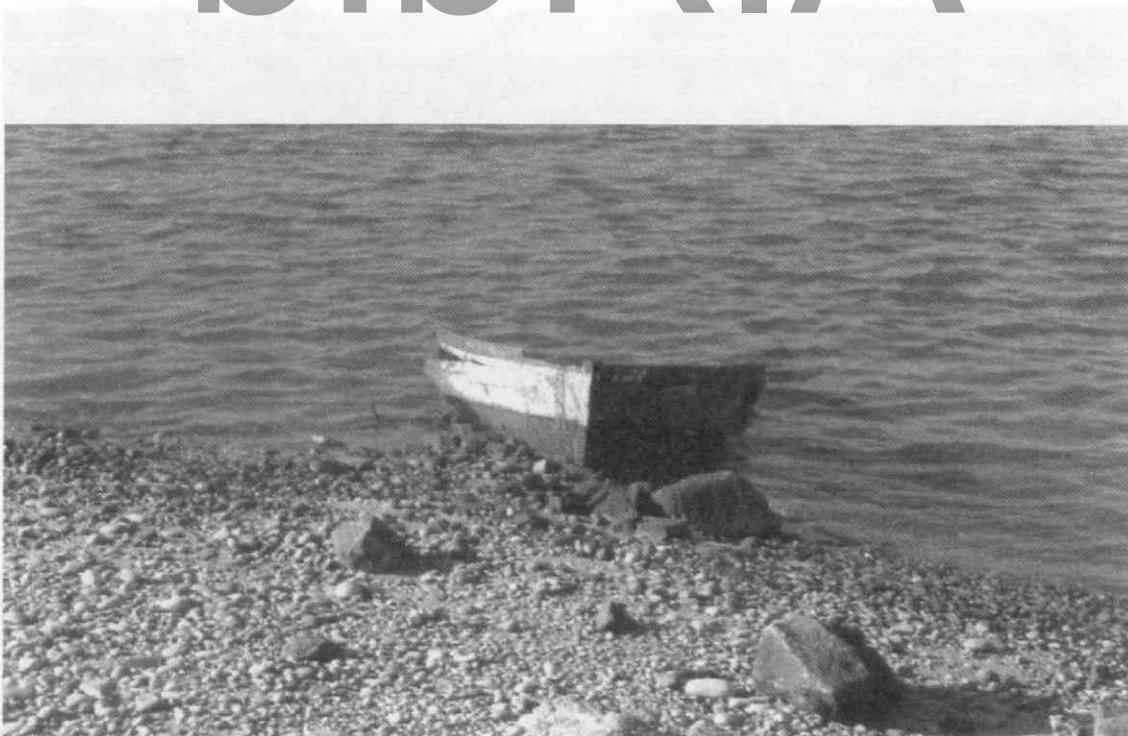


RIO LIMA — As últimas chuvas e temporais afundaram este barquinho do Lima. Assim permanece já há algum tempo a jusante do barco do porto. Fotografado em Março 2001.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



VIANA DO CASTELO — AZENHAS DO PRIOR — Na marina de pesca, junto da Ribeira que vem das Azenhas, uma bateira termina lentamente os seus dias meio submersa no lodo. Fotografado em Março de 2001.



RIO LIMA — CAIS VELHO EM DARQUE — A proa de uma bateira abandonada, espreita na maré baixa... Fotografado em Março de 2001.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



RIO LIMA MARGEM NORTE — Sítio da passagem de Lanheses na maré vazia as formas de um barquinho do Lima são visíveis enterrados no lodo de areia. Fotografado em Março de 2001.

biblioteca



RIO LIMA MARGEM NORTE — Sítio da passagem de Lanheses outro barquinho, quase encostado à margem também acabou os seus dias apodrecendo coberto de areia. Este tipo de construção de embarcações, à medida que nos afastamos da Foz, portanto da zona dos Estaleiros Navais, vai sendo construída de um modo mais "grosseiro", a traça é a mesma, mas o apurar da construção é resumida ao essencial, o cunho pessoal do mestre carpinteiro naval não está presente. Fotografado em Março de 2001.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



O FIM DE UMA EMBARCAÇÃO CONSTRUÍDA EM CASCO TRINCADO — Uma construção que exigia muita técnica e perícia, as madeiras eram sobrepostas e rebitadas com pregos e anilhas em cobre. Foi um salva-vidas de Vila Praia de Âncora. Está abandonado à sua sorte junto do último estaleiro da Foz do Minho em caminho, há vários anos. Fotografado em Maio de 2000.

BIBLIA



DARQUE — CABELO — Nos armazéns arruinados junto do forno de cal uma baleeira em casco trincado abandonada repousa. Fotografado em Maio de 2000.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



VILA DO CONDE — AZURARA, "ESTALEIROS DA SIGNAVE, LDA." — Esta embarcação é uma das últimas existentes e em avançado estado de degradação, do que foi o modelo das primeiras embarcações com motor interior, de um ou dois cilindros a diesel, e leme exterior montado no cadastre da popa em leque. O aparecimento destas barcas a motor (os gasoleiros como se diz na Póvoa) ditaram a morte das embarcações de trabalho à vela e remos, nos meados do século passado. Fotografado em Março de 2000.



PÓVOA DO VARZIM — ESTALEIROS DOS IRMÃOS VIANA — No único estaleiro que existe na Póvoa, junto à carreira, o final de uma embarcação de pesca, foi cortada literalmente às postas pela motosserra. Assim se faz cumprir a muito cultural "lei do abate". Fotografado em Setembro de 2000.

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



DARQUE – CABEDELLO EM 1997 – Nas ruínas dos armazéns junto ao antigo forno da cal, ao lado do Estaleiro, “Marçal Oliveira, Lda.”, quatro embarcações de fundo de prato estão amontoadas e completamente irrecuperáveis. São o testemunho, último dos barcos de fundo de prato que se dedicavam à apanha de “argação” e à pesca à linha nos afloramentos rochosos, a sul e a norte de Viana.



DARQUE – CABEDELLO MARÇO 2001 – Para que conste. O número de matrícula de um deles...

AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS QUE REALIDADE NO LITORAL NORTE?



DARQUE — SRª. DAS AREIAS — Este amontoado de madeiras foi, em tempos, um galeão lagosteiro de Viana, possivelmente o último... Foi desmantelado pela draga e queimado para não incomodar... Fotografado em 1997.



Alguns pormenores da técnica de construção são visíveis no cavername nomeadamente as cavilhas em madeira de fixação do tabuado.

O BARCO MOLICEIRO

Ana Maria Lopes

O barco moliceiro nasce do "pau de pontes", que tem marcadas, por incisão, todas as medidas que orientam o mestre na condução.

Destina-se à colheita e transporte de moliço.

É uma embarcação bem adaptada à actividade que pratica e às condições geográficas e climáticas da zona em que actua, a ria de Aveiro. Largura a 15 metros de comprimento, 2 metros e meio de boca e costados muito baixos. De fundo chato e pequeno colado, navega facilmente em pouca água.

A cor do costado do moliceiro é, inicialmente, amarelada, devido ao embreamento a péz louro, mas nas amanhações anuais, passa a ser embreado a pez (breu) negro.

Os meios de propulsão do barco são a vela, a vara e a sirga.

A vela, de formato trapezoidal, normalmente de lona, tem uma superfície média de 24 metros quadrados, içada num mastro com altura aproximada de 8 metros. Para lhe servir de quilha, o barco, quando bobina, utiliza a pá de borda ou teste, que também tem a serventia de prancha.

Barcos há que ao longo do nosso litoral ostentam ou por embelezamento ou superstição alguns signos pictóricos interessantes,

mas os moliceiros com as suas quatro iluminuras (painéis) de uma diversificação estonteante fizeram da nossa ria uma galeria de arte fluída, em que todos esses elementos estéticos foram mergulhando.

Há quem considere a proa, pelo seu formato, a parte monumental do barco, já que a diferença da construção na ré, o espaço para decorações. No entanto, é na ré que, por vezes, surgem os mais sugestivos desenhos e as legendas mais espirituosas.

As mulheres querce gordas
Este vai todo teso

Num me toques que me desfinas

O olhar do observador é levado para o centro do painel, acabado de preencher com arabescos ou com motivos florais. À medida que se aproximam da periferia, as decorações tornam-se mais geometrizadas, terminando por frisos estilizados: as cercaduras "marítimas" lembram o movimento das águas intercalado com fragmentos de moliço e às cercaduras campestres não podia faltar o elemento agrícola, em homenagem ao homem anfíbio desta região.

Porque nada é estático, a decoração do moliceiro tem vindo a evoluir com o ressurgir de novos pintores de painéis, que fazem um aproveitamento integral do espaço e introduzem

inovações nas cercaduras.

Na década de 60, cerca de 600 barcos sulcavam a Ria; hoje apenas cerca de 30. É louvável, no entanto, o esforço de algumas instituições no sentido de lhes devolver o fulgor que outrora tiveram.

Este trabalho foi apresentado no Congresso "À bombordo das embarcações tradicionais" através da projecção comentada de 130 diapositivos, das centenas que possuio

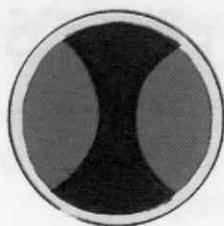
e serviram de base à publicação do meu livro "Maliceiros – A Memória da Ria".

Foram especialmente o enquadramento do barco entre as outras embarcações da Ria, a construção em estaleiro, a construção volante, a amanhação, a decoração e evolução da mesma, casos especiais de alguns pintores, bota-abaxio, apetrechos, faina e festividades.

Ana Maria Lopes

bibRIA

bibRIA



2º

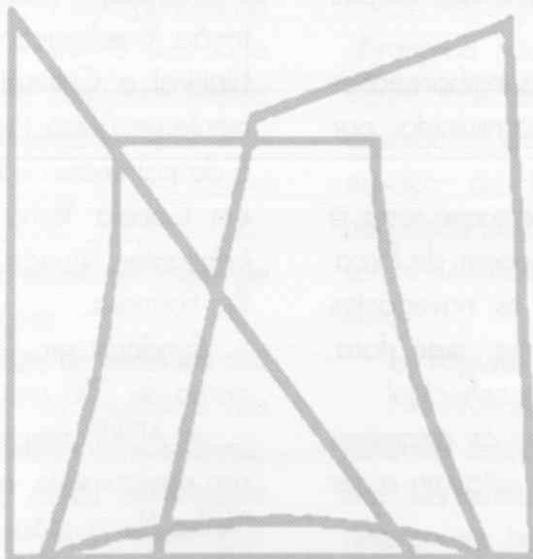
PAINEL

PRESERVAR AS EMBARCAÇÕES
“MOBILIZAR PARCERIAS PARA ENCONTRAR SOLUÇÕES”

biblioteca

• PARTICIPAÇÕES DE:

- Sofia Trincão
- Helder Ventura
- Aristides Ferreira



PRESERVAÇÃO E RISCOS DE EXTINÇÃO

Sofia Trincão

Há um olhar nostálgico, um talvez sentimento de perda, marcado no rosto dos homens que passaram anos de vida em pequenas cascas de noz, quase banheiras de água, que os embalaram como berços que não tiveram.

São pequenas embarcações de madeira que navegam em estreita consonância com o baloiçar do mar, fazendo-lhe frente suavemente, sem lhe opor resistência.

Quase como um prolongamento do corpo deslizando sobre a água.

Mas a urgência com que é preciso viver não permite visões românticas.

É necessário acompanhar a evolução; e as lanchas de fibra voam velozmente por cima da água, correndo atrás do tempo.

E não há tempo a perder e os homens do mar não podem perder o barco dos tempos que correm.

Agora, são estas pequenas embarcações de madeira que estão a ser consumidas por este fogo do tempo.

E são elas e os seus homens o que resta, o que ainda nos aproxima da coragem, da força, e da esperança que levaram os navegantes portugueses a aventurarem-se mar fora, cruzando o imenso oceano desconhecido!

Em frente dos nossos olhos os pequenos barcos de pesca de madeira estavam a ser brutalmente destruídos.

E perguntamos:

O que será possível fazer para que os nossos barcos de pesca de madeira não se percam no tempo?

Porque não preservar esta que é a última geração da tradicional construção naval em madeira?

As linhas de força orientadoras do congresso, em que o trabalho da ADRIP se enquadra são:

- 1º - Alerta para preservar e riscos de extinção
- 2º - Mobilização do movimento associativo e exemplo de boas práticas

1. ADRIP – A Associação e a localização de Cacela Velha

A ADRIP - Associação de Defesa, Reabilitação, Investigação e Promoção do Património Natural e Cultural da Cacela, é essencialmente uma associação de defesa do ambiente e do património cultural. Encontra-se sediada em Cacela Velha, pequena aldeia de 50 habitantes, situada junto ao extremo Este da Ria Formosa.

Fundada em 91 é uma associação com cerca de 200 sócios.

A ADRIP tem tido um papel fundamental na preservação e reabilitação de **Cacela Velha** (iluminação, pavimentação empedrada

das ruas, recuperação de fachadas, muralha, arqueologia), **defesa do cordão** dunar, da ria, e do ribeiro. Trabalhos estes que foram realizados com o apoio da autarquia e outras entidades.

Numa zona que vive essencialmente da especulação imobiliária e do turismo, o seu cariz ambientalista e a sua intervenção em casos de construções ilegais, como a casa do Picasso, a construção em zonas dunares, a extracção ilegal de areias e a denúncia da falta de tratamento de esgotos, fizeram com que a autarquia se incompatibilizasse com a ADRIP.

Não sendo uma associação especificamente de defesa do património marítimo a sua localização e as actividades piscatórias e marisqueiras desenvolvidas pela população das proximidades foram um factor decisivo para que a sua defesa passasse a ser um dos interesses da ADRIP.

2. A ADRIP e a salvaguarda do Património Marítimo

A ADRIP decide intervir na salvaguarda do Património Marítimo porque verifica, num curto espaço de tempo, o rápido desaparecimento dos barcos de madeira da pesca artesanal.

2.1

a) O que se passa a nível da frota de pesca - as demolições

Devido à actual **escassez de recursos** nas águas costeiras próximas, os marítimos da pesca artesanal **não têm** muitas **alternativas**.

É face aos problemas desta **actividade** que **deixa de ser rentável**, que uns optam por

desistir da actividade, receber o subsídio e **abater o barco à frota de pesca**.

Outros, com a perspectiva de tornar rentável a actividade, optam por concorrer aos apoios à remodelação de embarcações e **constróem um barco novo**.

Em ambos os casos **é obrigatória a demolição** de todas as **embarcações com menos de 25 toneladas** que recebam o subsídio, quer para abate à frota, quer para a construção de uma nova embarcação.

Assim o desaparecimento das tradicionais embarcações de madeira, além de ser uma imposição natural condicionada pelo progresso e pela escassez de recursos, sofre o agravamento das directivas da C.E. (Reg. C.E.E.3699/93 de 21 de Dezembro) que, ao obrigarem à demolição das embarcações de madeira, conduziram a um acelerar do processo de destruição, não prevendo contudo a delapidação que poderiam provocar a nível do património marítimo.

As novas embarcações são agora em fibra, estando a construção naval em madeira a ser definitivamente abandonada.

O Algarve foi uma das zonas do país abrangida, não só no âmbito dos subsídios ao abate, mas também no âmbito dos apoios à renovação das embarcações. E num curto espaço de três, quatro anos vimos os pequenos barcos de madeira desaparecer e serem substituídos por pequenas "banheiras de fibra".

b) Alguns números das demolições

Na realidade não há números oficiais do total de embarcações efectivamente demolidas. **Os números de demolições conhecidos referem-se às embarcações que cessaram**

definitivamente de pescar, por contrapartida de abate à frota de pesca. Mas existem todas as **outras** e são a maioria! Ou seja, todas as que foram **demolidas** ao abrigo do programa que visa a **sua substituição por uma nova embarcação.**

Em 96 solicitámos à DGP que nos fossem fornecidas estatísticas do nº de novas embarcações construídas com apoios comunitários, pois assim poderíamos fazer uma estimativa do nº de barcos efectivamente demolidos, mas não conseguimos.

No entanto, alguns dados:

Entre 93 e 94 num total de 18 meses, registou-se uma saída de 920 barcos da frota de pesca. As razões e quais deles foram demolidos não sabemos; no entanto isto corresponde a um decréscimo de 9% das embarcações no curto espaço de 18 meses.

Entre 1986 e 1996 foi **autorizado o abate de 1257 embarcações por cessação definitiva** da actividade, o que representava cerca de **10% da frota, percentagem na qual não está incluído** o número de **embarcações demolidas por substituição.**

Quais das embarcações demolidas têm valor patrimonial considerável também não sabemos; sabemos apenas que são representativas da última geração das embarcações de pesca de madeira.

Sabemos também que Portugal até se tem excedido e tem abatido mais barcos que o exigido pela comunidade.

A frota nacional era, em 1996, constituída por 9324 embarcações, das quais 8649 com menos de 20 toneladas, o que representa 92,7% do total. São portanto embarcações pequenas e que poderão ser abrangidas pela

demolição, caso concorram aos programas comunitários.

c) A DGP e as doações

No meio destas demolições massivas a Direcção Geral das Pescas, como entidade responsável pela execução dos programas comunitários, prevê a **possibilidade** de algumas das **embarcações serem doadas.**

As doações são concedidas **para fins culturais**, a entidades, organizações, escolas e associações que apresentem justificado pedido.

A **embarcação doada** terá no entanto que ser retirada do Domínio Público Marítimo, faixa de 50 metros demarcada ao longo de toda a costa.

Isto é, os barcos têm que ser obrigatoriamente retirados do seu ambiente e **perder a função de barco.**

d) O estado actual do património marítimo no Algarve

Ao longo dos anos o Algarve viveu da pesca artesanal. A sua costa era povoada de diferentes e coloridas embarcações que representavam a forma de vida diária da população.

Nos últimos anos os barcos de madeira da pesca artesanal estão a desaparecer, substituídos por "banheiras" de fibra. Isto aliado à falta de registos e recolhas etnográficas está a contribuir para o esquecimento e a perda de uma importante parte do património colectivo das populações costeiras.

A paisagem da costa altera-se, a vida das povoações costeiras transforma-se. A memória colectiva esquece rapidamente o que não regista.

É por isso necessário não deixar perder o que é o património identificativo da cultura do litoral.

Ao fazermos um levantamento de diversos tipos de registos, escritos e audiovisuais, estudos existentes e casos de musealização de embarcações de pesca do Algarve, depará-mos com um panorama desolador. A própria colecção Baldaque da Silva, constituída por 30 modelos de barcos e 82 maquetes de redes, armações e utensílios de pesca, exposta no Museu Marítimo de Faro, encontra-se completamente degradada.

Ou seja, pouco ou quase nada resta para memória das gerações futuras.

É partindo desta constatação da realidade que a ADRIP resolve dar uma atenção especial à defesa do Património Marítimo.

Assim

2.2 – A ideia mobilizadora da ADRIP

Tem sido fundamentalmente:

Intervir - Pedindo barcos - divulgando as doações

Sensibilizar - Entidades Marítimas, Culturais, Autarquias, Associações, escolas, pescadores, para a delapidação do património - para a urgência de intervenção e salvaguarda.

Mobilizar - para acções de preservação e salvaguarda, para acções de cooperação.

Foi com OS BARCOS TAMBÉM SE ABATEM que a ADRIP iniciou em 96 a sua campanha pela salvaguarda do património marítimo. Este projecto iniciou-se com a aquisição de um barco destinado à demolição. Esse pequeno barco utilizado na pesca artesanal foi recuperado publicamente nos Encontros de Cacela, evento de carácter cultural. Esta acção foi acompanhada de uma exposição explicativa que visava fazer uma

sensibilização para a urgência de proceder à salvaguarda do património marítimo, nomeadamente da última geração das embarcações de madeira.

Inicia-se depois uma 2ª fase, na qual a ADRIP pretende alargar os alvos da sua acção:

1 – Implementando, a nível nacional e em colaboração com outros, uma campanha conducente à salvaguarda, recuperação e reutilização das embarcações de madeira da pesca artesanal, nomeadamente as destinadas à demolição.

2 – Sensibilizando a DGP e as entidades competentes para a necessidade de proceder à salvaguarda deste património, no sentido de tornar possível a permanência das embarcações dentro de água em funções culturais, didácticas, recreativas e turísticas.

Esperamos que seja claro. Em nosso ver, os **barcos** são um **património a defender e a preservar**.

Mas defender e preservar as nossas embarcações não é apenas restaurá-las e colocá-las dentro de museus, ou expô-las como objectos de decoração em praças públicas onde o sol as despedaçará.

Se for apenas assim, a quem é que estes barcos, objectos mortos, despertam interesse?

Um **barco**, que **perde a sua função de navegar**, perde a alma, perde o sentido da sua existência; **já não é um barco!**

É pois **necessário** e urgente **desenvolver actividades** culturais, didácticas, recreativas, turísticas e artísticas que nos voltem a aproximar do mar!

Já não haverá pessoas que se deliciem com um suave passeio de barco ao longo da costa, ou Ria fora?

E que ao chegar à praia fiquem de olhos fixos na linha colorida dos barcos? E **há** tantos **barcos à espera** de alguém que olhe por eles e que volte com eles ao mar!

Há tantos que podem ser utilizados, rentabilizados, criar trabalho e dar prazer.

Talvez a isto se possa chamar - "ao lado do progresso desenvolver"!

É no entanto necessário conseguir que os barcos de madeira, especialmente os que foram salvos de demolição, possam voltar a navegar !

Alguns exemplos do que se poderia fazer para manter o património marítimo vivo.

Projectos pedagógicos e didácticos

Imaginem as **escolas** de zonas marítimas e fluviais **salvarem um barco**. Esse barco seria um **pretexto** para aprender coisas novas, mas seria também um motivo para aprender as **matérias** dos programas **relacionados** com algo de **concreto**.

As questões de **construção e navegação** de um barco relacionam-se com a **matemática, a geometria descritiva, a física, o desenho e a geografia**. As **ciências naturais** e a biologia estudam os **seres do meio em que navegam**; a **história** e a **literatura** contam **aventuras de marinheiros** de outros tempos.

Para conservar o barco, quer seja no pátio da escola quer seja na água, vai ser preciso **pintá-lo, pôr massa de vidraceiro**; talvez fosse um trabalho interessante para as aulas

de **educação tecnológica!**

E se a escola for ao pé de uma lagoa, uma barragem, um rio, uma ria, porque não ter o barco na água?

Há com certeza muitas coisas que se podem fazer!

Projectos de intervenção local

Imaginem o que seria ver os **rios, barragens, lagos, lagoas, rias** e até alguns locais da costa **povoados** de bonitas **embarcações**. Estas embarcações a remos, à vela e a motor poderiam ser utilizadas para passeios turísticos, culturais, pedagógicos ou de simples lazer. Levar-nos-iam a conhecer e a **descobrir** alguns encantos desse **local**, enquanto nos proporcionariam um **agradável passeio**.

Portugal está repleto de locais onde as respectivas embarcações tradicionais podem ser um **motivo de atracção** local.

Autarquias, associações, clubes, museus poderiam ser os promotores destas iniciativas, que contribuiriam para a **valorização do património, diversificação de actividades lúdicas e culturais**, para o **desenvolvimento local** e criação de postos de **trabalho**.

2.3 – As intervenções da ADRIP - Breve historial

1996

Jan – contacto com a DGPA – Direcção Geral de Pescas, para esclarecimento de regulamentos e leis sobre a demolição de embarcações.

Abr – “Os barcos também se abatem” - pequeno dossier com informação e comuni-

cado de imprensa sobre a demolição das embarcações e a delapidação do património marítimo.

Enviado à comunicação social e a algumas associações.

Set – Solicitação de doação do barco “Dois Primos”, à DGPA.

Out – Doação à ADRIP do barco “Dois Primos”.

1997

Abr – No jornal “O Público” saiu a notícia “Os barcos também se abatem”.

Mai – Produção de dossier informativo sobre os números da destruição e a necessidade de preservar as nossas embarcações tradicionais.

Jun – Contacto com o assessor do Ministro da Agricultura e Pescas, no sentido de alertar as entidades e possibilitar a utilização na água das embarcações salvas de demolição.

– Contacto com o João Felipe Galvão, responsável pela Exibição Náutica da Expo 98, com o objectivo de promover o património marítimo e levar a Expo a divulgar a salvaguarda de barcos.

– Contacto com a CEMAR, Centro de Estudos do Mar, na Figueira da Foz, que está a desenvolver uma campanha pela salvaguarda dos barcos e já recuperou alguns.

Jul – Recuperação do dóri “Dois Primos”, efectuada publicamente por um calafate, durante “Os Encontros em Cacela”, evento de carácter cultural organizado pela ACAC (Associação Amigos de Cacela).

Envio de informação à comunicação social. O facto foi divulgado pela RTP1,

RDP1- Algarve, jornal “O Público” e “Jornal do Algarve”.

Ago – Fim do trabalho de recuperação e colocação da embarcação na ria, (tal facto não está legalmente previsto pela lei).

Set – Participação nos II Encontros de Embarcações Tradicionais em Esposende, organização do Museu Municipal e Forum Esposendense. Realização de exposição: painéis informativos, projecção de slides, banda sonora e painel “Os Navegantes”. Contactos com Dra Ivone Baptista, conservadora do Museu e do Forum Esposendense.

A comunicação social foi informada assim como algumas entidades.

– **Figueira da Foz - Troca de informações e experiências com o responsável da CEMAR.**

Dez – Solicitação à DGPA da lancha “Ana Paula” de Monte Gordo.

– Contacto com professor da escola EB 2,3 de Vila Real de Stº Antº, sobre a solicitação à DGPA da lancha “João José”, também de Monte Gordo.

– Contacto com a DGPA/Olhão no sentido de obter a **colaboração** dessa entidade, informando-nos **sobre tipos de embarcações destinadas à demolição.**

1998

Jan – Produção de página na internet “Os Oceanos e o Património Marítimo”

<http://www.terravista.pt/meiapraia/1604>

Fev – Doação à ADRIP da lancha “Ana Paula”

Mar – Doação à escola EB 2,3 de VRSA da lancha “João José”.

– **Proposta de realização de um evento “Dois barcos salvos da demolição” em torno**

do transporte simultâneo dos barcos, e **envolvendo diversas escolas.**

– **Contacto com o Comandante do Porto de Vila Real de Stº Antº**, sobre a campanha pela salvaguarda de embarcações e a possibilidade de as ter **legalmente na água.**

– Reunião com as professoras das **escolas primárias** de Manta Rota, Fonte Santa, Santa Rita, Vila Nova de Cacela e Monte Gordo, proposta de campanha de **sensibilização ao património marítimo**, aproveitando as duas lanchas de Monte Gordo salvas de demolição e o seu transporte, uma das quais para Cacela.

Mai – Transporte da lancha “João José” do cais de Vila Real para a **escola EB 2,3**, efectuada com a presença de **alunos** dessa escola. Registo em vídeo.

– Comunicado **enviado à comunicação social**, que foi noticiado pelo jornal “O Público” e “Jornal do Algarve”. RTP 1 desloca-se posteriormente à escola.

– Envio de **dossier** sobre a salvaguarda do património marítimo e a preservação das embarcações a navegar, ao **Acessor do Ministro da Agricultura e Pescas, ao Secretário de Estado das Pescas e ao Presidente da Comissão Mundial para os Oceanos.**

– **Escola primária de Monte Gordo**, sensibilização, projecção de slides, barcos e património marítimo.

Jun – Transporte da lancha “Ana Paula” para o parque de estacionamento de Cacela Velha. Presença da **escola primária de Monte Gordo** na despedida. Recepção em Cacela com a **presença de alguns residentes e crianças. Colocação do painel**

informativo “Vamos salvar o nosso património”.

– Envio de **comunicado de imprensa** “Um barco num parque de estacionamento”.

Presença da SIC, RDP e “Diário de Notícias”; saiu notícia no “Correio da Manhã”.

– O Secretário de Estado das Pescas, contactado pela SIC, transmitiu informalmente a mensagem ... “eles que ponham os barcos na água .. e até há subsídios para os recuperar, contactem a DGPA/Olhão.”

– Os donos de **duas lanchas “Carlos Manuel” de Monte Gordo e “Só eu e Deus” de Faro**, em breve destinadas à demolição, **pedem à ADRIP que as salve.**

– A “Carlos Manuel” é solicitada à DGPA pela ADRIP, e a “Só eu e Deus” é solicitada por um entusiasta da recuperação naval, sócio da ADRIP e Sport Benfica de Faro.

– **Elaboração do projecto pedagógico “Salvar um barco e iniciar uma viagem na aprendizagem”**, um projecto de intervenção e educação ambiental, em escolas de zonas marítimas e ribeirinhas.

Ago – A “Carlos Manuel” é doada à ADRIP, mas o seu **dono desiste** de construir a nova embarcação e resolve ficar com ela.

– Trabalho de **repintura do dóri “Dois Primos”**. Passeios a remos na ria.

Dez – A lancha “Só eu e Deus” é doada sob a responsabilidade da ADRIP. A Capitania de Faro, apesar da doação, obriga o seu dono a queimá-la.

– Contacto com a DGPA/Olhão sobre a possibilidade de existência de subsídios para a recuperação de embarcações. Os subsídios existentes na DGPA destinam-se à criação de empresas que criem postos de trabalho para os desempregados do sector das pescas.

1999

Jan – Solicitação à DGPA da lancha “Armando Manuel” de Monte Gordo.

Fev – Doação à ADRIP da referida lancha.

Fev/Mar – Realização de página para a Internet em inglês, sobre barcos de madeira e património marítimo “Wooden Boats – the coast culture” <http://www1.50megs.com/trincao>.

– Contacto com estaleiros de construção tradicional, museus/estaleiros/escola e associações que se dedicam à construção, recuperação e utilização de embarcações tradicionais norueguesas.

Mai – É pedido à ADRIP que salve a lancha “Rui Manuel” da Manta Rota.

Jul – Colaboração na exposição “Tábuas” do artista plástico João Felino, realizada na “Casa das Artes” Tavira. Produção de dossier e brochuras com textos informativos sobre a demolição e salvaguarda do património marítimo. (Em português e inglês).

Ago – Ida às Tradicionais Festas Marineras de Rianxo. Participação nos debates sobre o património marítimo e construção tradicional de embarcações. Visita às exposições, escola/estaleiro Obradoiro que aposta fortemente na preservação do património náutico da Galiza. Divulgação das acções realizadas pela ADRIP.

Ria de Aveiro – Visita guiada por Helder Ventura do Clube Náutico de Pardilhó. Visita ao estaleiro onde foi recuperado um “Andorinha”, à Associação/Escola/Estaleiro “Amigos da Ria e do Barco Moliceiro”, aos cais recuperados de onde partem os Moliceiros que fazem pas-

seios na Ria e aos cais onde apodrecem as Bateiras do sal.

– Participação no “Encontro sobre Embarcações Tradicionais” - Oceanos 99, Lisboa. Divulgação de acções realizadas pela ADRIP.

– Contacto informal com o Director do Ensino Básico, para apresentação do projecto “Salvar um barco e iniciar uma viagem na aprendizagem”.

– A ADRIP faz a solicitação à DGPA da lancha “Rui Manuel”.

Set – A lancha “Rui Manuel” da Manta Rota é doada à ADRIP.

Nov – Transporte das lanchas “Rui Manuel” e “Armando Manuel”.

2000

Jan – Na ilha de Faro, dois pescadores pedem à ADRIP que salve os seus barcos.

A lancha S. José é solicitada pela ADRIP e doada, mas a Capitania de Faro mais uma vez não atendeu a doações e obrigou o seu dono a queimá-la. O dono do outro barco entretanto desistiu da sua substituição.

Fev – Conclusão da elaboração do projecto de recuperação da lancha que está no parque de estacionamento e do projecto do Museu Aberto da Ria.

Mar – Contactos com Tavibarco e procura de calafates para recuperarem a lancha.

– Pedido de apoio científico ao Dr. Armando Reis Moura.

– O projecto do Museu da Ria é integrado pela Odiana no Plano Estratégico para o Baixo Guadiana.

Abr – Contacto com a Associação Amigos do Mar de Ayamonte. Tentativa de concorrer com um projecto conjunto, para salva-

guarda de embarcações, ao Programa Cultura 2000.

Jun — Abandono da ideia de recuperar a lancha Ana Paula, por falta de calafates e apoios.

Ago — Trabalhos de conservação do dóri Não Demolido.

Out — Início do documentário "Praia da Lota"

3. Conclusões

Cinco anos passaram desde que despertámos para a defesa do Património Marítimo.

Pouco a pouco vamos avançando!

Facto é que hoje se realiza o 1.º Congresso sobre embarcações tradicionais.

E facto é que a expressão Património Marítimo já vai ecoando por este País fora, embora com mais dificuldades de enraizamento no "reino dos Algarves".

Foi criada a 1.ª Associação Nacional. Em relação ao trabalho da ADRIP, durante este tempo:

Alguns barcos foram salvos de demolição (4/6).

Entidades, escolas, associações, pescadores (querem doar barcos) e pessoas em geral foram sensibilizadas para o problema da destruição e necessidade de preservação do património marítimo.

Fomos encontrando parceiros entre escolas, associações, entidades e pescadores.

Temos um projecto para criação do Museu da Ria, onde os barcos possam permanecer no seu meio natural - a água - na ria em frente a Cacela.

Temos esperança de ainda conseguir autorização para que eles possam navegar em águas interiores! (embora as leis sobre a segurança de embarcações sejam cada vez mais rigorosas).

É importante e é preciso que juntemos os esforços de todos os defensores do Património Marítimo.

www.terravista.pt/meiapraia/1604

www.1.50megs.com/trincao

Sofia Trincão
ADRIP – Maio 2001

"OS VOUGAS" — EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS DE RECREIO DA RIA DE AVEIRO

Helder Ventura

A maioria dos estuários, rios e lagoas de Portugal produziram, ao longo dos séculos, tipos de embarcações únicas.

Resultado de modos de produção e de subsistência apoiados na relação íntima e simbólica Terra/Água, estas embarcações resultam de uma síntese notável entre Forma, Função e Navegabilidade.

Neste contexto temos a Ria de Aveiro, onde se geraram e criaram dos tipos de embarcações mais relevantes, fruto de uma espectacular interacção Homem/Natureza.

Se lhes adicionarmos as confluências culturais que lhes estiveram na origem, oriundas do Mediterrâneo e do Norte da Europa, poderemos também detectar sínteses civilizacionais.

O resultado é algo de extraordinariamente diversificado, **belo** e único que nos ensina a observar, a entender e a usufruir patrimónios, projectando-os no futuro, e só fará sentido falar de patrimónios se com eles conseguirmos viver plenamente a descoberta da utopia.

Neste sentido venho aqui falar do passado, parte fundamental do tempo futuro.

A evolução dos tipos de embarcações oriundas da Ria de Aveiro, a sua diversidade e adaptação quer às funções a que se destinavam, quer às condições de navegabilidade da Ria em permanente mutação, reflecte a

existência de uma **Escola Náutica**, onde os lugres bacalhoeiros terão sido o seu expoente máximo.

Cabe-me a mim o privilégio e a grande responsabilidade de falar sobre um tipo de pequenas embarcações oriundas desta escola - as Embarcações Tradicionais de Recreio da Ria de Aveiro:

OS VOUGAS. O que são "Vougas"?

Vougas são pequenos navios ou embarcações miúdas, exclusivamente construídas em madeira e movidas à vela, cuja função primordial era a do passeio familiar pela Ria. Salvo raras excepções, são navios de casco **redondo**, com quilha ou patilhão móvel, e na sua origem armavam duas velas, a grande do tipo latino com mastaréu e o triângulo de vante ou estai.

Actualmente apresentam uma vela grande triangular, um triângulo de vante e um balão, e o mastro é uma peça única.

Os Vougas da Costa Nova...

Estas embarcações tiveram a sua origem em Ílhavo, pelas mãos de Mestre António Ferreira Gordinho, que idealizou e construiu os primeiros Vougas, nos idos anos 20. Este facto

coloca-nos na vanguarda da popularização do desporto da Vela a nível mundial, passando as embarcações mais pequenas e de fácil construção e palamenta a poderem ser executadas ou adquiridas, não só pela aristocracia, mas também pelas classes médias emergentes.

Mas o que teria levado este Homem a construir um modelo até então inexistente na Ria de Aveiro e em Portugal?

Segundo me contou o Arquitecto Ricardo Ventura da Cruz, navegante de águas calmas e transparentes, de saberes enriquecidos com notáveis perfumes náuticos, contou-lhe o já falecido Senhor Almirante Simão Teles que teriam sido os antigos capitães dos lugres bacalhoeiros que, saudosos dos seus barcos e do contacto com a navegação à vela, lhe teriam encomendado os primeiros Vougas, para se passearem e passearem a família nas calmas águas da Costa Nova. Pois não temos qualquer razão para duvidar da palavra do Almirante, e sabemos mesmo com muita certeza que o primeiro Vouga se construiu em Ilhavo num armazém que já funcionara como cinema, propriedade do Avô do Sr. Almirante, que com a idade de dez anos viu ali construir o primeiro Vouga. Feitas as contas **estamos no ano de 1925.**

Ora não é de todo impossível que estes homens, que navegavam até às costas da Terra Nova e esporadicamente até mais ao Sul, Maine, New Bedford e Fall River, mesmo ao lado de Newport, Terra Mãe da Taça América, não tivessem observado os primeiros Veleiros de Recreio, talvez mesmo os participantes na própria competição, a primeira dos desportos náuticos a nível mundial. Poderemos

até afirmar com aquela certeza imaginativa, que mais tarde poderá ser confirmada como absoluta, que a origem dos Vougas estará algures entre a contemplação e observações feita pelos capitães e marinheiros dos Lugres, admirando os pequenos veleiros, de extraordinária beleza, levando a bordo a fina flor da aristocracia rica de Nova Iorque que por ali, em torno de Newport tinha as suas belas mansões de férias... Não será difícil reconhecer semelhanças entre o contexto da Costa Nova e de Newport, salvaguardadas as escalas e distâncias...

O próprio Sr. Gordinho viajou até estas paragens, e talvez um dos objectivos dessa viagem fosse colher informações sobre como melhorar os seus Vougas...

Estes barcos, oriundos das mãos do Sr. Gordinho e, naturalmente, das conversas e sugestões daqueles capitães, tiveram tanto ou tão pouco êxito que, pela mão de oficiais da Armada, grandes impulsionadores e divulgadores desta embarcação, conhecida então como "Center-bords da Costa Nova", ultrapassaram a fronteira da região onde foram criados chegando até aos Clubes do estuário do Tejo e mesmo até aos Açores, ao Clube Naval de Ponta Delgada.

Os Vougas do Sport Algés e Dafundo...

Tudo indica que o nome "Vouga" se institucionalizou quando, em **1939**, é criada, pelo Sport Algés e Dafundo, a classe nacional "Vouga", fruto de estudos e pesquisas feitas nesse ano. Um dos grandes impulsionadores e entusiasta por este processo foi **João "Padinha" Sacramento** cujos méritos foram reconhecidos

pelo Sport Algés e Dafundo que, ao instituírem o trofeu para o clube vencedor do campeonato nacional, lhe deram o seu nome.

Esta data e este feito são de enorme importância, pois criados os estatutos e o regulamento da classe, aumentou o número de entusiastas destes barcos sobretudo junto de Oficiais da Armada, despoletando-se o processo de reconhecimento pela Federação Portuguesa de Vela que considerou esta classe como Classe Nacional em 1944, ficando a secretaria da Classe Nacional Vouga a ficar sediada no Clube Naval de Lisboa. **Neste ano efectuou-se o primeiro campeonato nacional da Classe.**

O rápido crescimento da Classe aconselhou mais tarde, em 1949, a uma revisão do seu Regulamento, aprovada e difundida pela Federação Portuguesa de Vela e pela Secção de Desportos da Brigada Naval, no sentido de agrupar o maior número de barcos com características semelhantes, segundo regras e procedimentos que clarificassem e credibilizassem cada vez mais a Classe. Neste contexto surgiu esse regulamento que, para além de proporcionar alguma autonomia a cada flotilha de Vougas, estabeleceu a **fórmula** e os condicionalismos a partir dos quais se consideraria a embarcação como pertencente á classe. Fica claro logo á partida aquela que é para mim a grande característica dos Vougas, decorrente do seu processo de criação e crescimento; uma embarcação com uma grande liberdade de introdução de características individuais, dentro de regras e parâmetros pré-estabelecidos. **Um Vouga não é um monotipo.**

A fórmula encontrada então foi a seguinte:

$$\frac{C.L.A. + S - F - B/2}{2,37} = R$$

C. L. A. — Comprimento na linha de água

S — Superfície da vela grande

F — Altura do bordo livre

B — Embocadura

R — Menor ou igual a 7,5

Sendo que, cumulativamente, o comprimento entre perpendiculares não deveria exceder 6,0 metros.

Para além de cumprir esta fórmula, os Vougas deveriam respeitar toda uma série de requisitos nomeadamente no que dizia respeito ao modo construtivo, às madeiras a utilizar, ao velame (área vélica) e ao número de tripulantes, ao peso e lastro permitido, e muitos outros aspectos de grande interesse para quem se debruce pela arte da marinharia e pela evolução da Vela de Recreio em Portugal.

Desde então os Vougas difundem-se e praticamente todas as escolas de vela e clubes Náuticos do País possuem uma flotilha de Vougas. Os Vougas são os barcos-escola da Secção Náutica da Brigada Naval, depois Escola Naval. Os Vougas, como já referi, são os primeiros barcos da Escola de Vela do Clube Naval de Ponta Delgada, que em 1944, por sugestão do comandante Barahona e Costa e na direcção do Comandante Ferreira de Oliveira, passam a criar uma flotilha. De referir que neste clube se formou uma carpintaria naval onde se construíram Vougas e onde laborava Mestre José Soares, que construía e preparava os barcos para a época de vela.

Era no entanto no Estuário do Tejo que se

encontrava o maior número de Vougas, nos idos anos 50/60. Nas minhas investigações cheguei á conversa com o Sr. Almirante Victor Crespo, que me contou da sua experiência na Escola Naval e dos Vougas, o barco onde em tempos, aprendeu a velejar.

Todas estas circunstâncias se vão sedimentando, criando-se um forte imaginário de referências colectivas e individuais onde os Vougas são os protagonistas. No entanto, fruto da dispersão de escolas, e do forte sentido individualista e inventivo que caracteriza o fenómeno "Vougas", poderemos encontrar diferenças relevantes entre eles. **Não há dois Vougas iguais.**

Hoje...

Este indiscutível património - e esta bela embarcação - encontra-se neste momento esquecido. Mas não totalmente, pois graças a um pequeno núcleo de proprietários de Vougas, na Costa Nova, berço dos Vougas, mais concretamente no Clube Naval da Costa Nova, ainda existem.

Ali, podemos verificar com agrado e admiração o modo como estas embarcações são preservadas, tratadas e acarinhadas, como se de membros da família se tratassem. Cito por exemplo o facto frequente de haver reunião familiar no dia em que o barco vai para a água.

Graças a estas "agregações" familiares, temos hoje o privilégio de ali observar e admirar, ainda, Vougas oriundos das mãos de Mestre António Ferreira Gordinho, dos quais salientaria pelo imaculado estado de preservação e originalidade, o "Ventura III", anterior-

mente designado por "Adelaide", doado ao Museu de Ílhavo pelo seu proprietário.

Neste momento poderemos contar, na Ria de Aveiro, cerca de 14 "Vougas" com possibilidades de navegar e mais uns 3 em estado de recuperação possível. Poderemos observá-los no Cruzeiro da Ria, prova náutica a que nunca faltam, e aí aferir da sua performance e beleza. Tenho que mencionar o facto de que estas embarcações são reconhecidas e identificadas pelo nome, mais do que pelos proprietários, e todas elas têm uma história que cruza gerações.

O rendilhado das micro-histórias possíveis em torno destes barcos é deveras aliciante, e o imaginário da Ria, sem elas, seria fatalmente muito mais pobre.

Mas há mais, pois existem outros Vougas e outras histórias para contar.

Os "Vougas" de Ovar

Desde os anos 40 existem na Ria, mais concretamente no Porto de Recreio do Carregal, umas embarcações totalmente construídas em madeira, de vela latina com ou sem carangueja e um ou dois triângulos de vante, a que chamam "Vougas".

São de casco redondo, também a fazer lembrar os clássicos 6 e 5 M I, de proa em forma de "colher" e "rabada de popa" projectando-se em levitação sobre a linha de água, mantendo os mais elegantes o mesmo lançamento de linhas dos primeiros Vougas da Costa Nova.

Poderão estas embarcações ser consideradas Vougas? Em rigor, claro que não. Mas poderemos chamar-lhes de **Vougas de Cruzeiro.**

Estas embarcações de muito maior envergadura do que os "Vougas", chegando aos nove metros de comprimento, e aos 80 cm de Pontal, possuem um habitáculo ou cabina, e daí serem conhecidos por "Vougas cabinados". Estes Vougas apresentam um pontal muito curto quando comparados com outros barcos de cruzeiro, (entre os 50 e 80cm) têm a "boca" oscilando entre os 1,90 e os 2,60 e o comprimento entre 7 metros e 9,10m. São indiscutivelmente barcos da Ria de Aveiro, que sofrem influências, presume-se, de alguns barcos dos lagos suíços, pois várias vezes ouvi esta versão.

De todos eles destaco o "Cisne", O "Narceja" o "Vouga" o "Marilinda" e o "Ria de Sonho", os únicos existentes e ainda a navegar.

É digo únicos pois existiam em número que chegou a atingir as dez unidades, todas elas ancoradas no Porto de Recreio do Carregal. Foi ali por perto, fruto de uma "agremiação" liderada pelo Sr. Alfredo "Arroz" e pelas mãos de alguns carpinteiros locais, o Sr. Manuel Patarena, o Sr. Horácio Lopes, Antero da "Fogueta" e um "Pardilhó", o mestre "José de Pardilhó" entre muitos outros, que se construíram os primeiros destes barcos o "Joinha" e o "Vareiro", por iniciativa do industrial Francisco Ramada, ou "pai Chico", como era conhecido na então Vila.

Seguiram-se o "Rosa Estela", o "Narceja" uma réplica do "Vareiro" que chegou a navegar na baía de Luanda, que, para além do "Maçarico e do "Ria de Sonho", constituem os únicos destes "Vougas" conhecidos. Temos a notícia por confirmar de que na Murtosa também se teria construído uma embarcação com características semelhantes.

Na origem destes barcos esteve um grupo de entusiastas e aventureiros que se passeavam pela Ria nos anos 40, chegando estes passeios a demorar até quinze dias. Nesta data ainda não existia a E.N. 327, a Ponte da Varela ainda não se imaginava, e a Torreira não passava de uma espécie de Ilha dos mares do Sul. Quase toda a Costa da Ria no seu lado Oeste eram areais e pinhais, águas límpidas, o Rio Vouga era navegável até muito para lá de Cacia, e pelas fotografias bem que podemos imaginar o ambiente algo idílico que se poderia ter vivido naqueles passeios.

Na origem destes barcos esteve mais uma vez a necessidade criada por uma "nova" função, o lazer e o passeio. Esta necessidade e os grupos cada vez mais numerosos de entusiastas, fizeram com que as "Andorinhas" então utilizadas nestes passeios se mostrassem insuficientes, pois lembremo-nos, por exemplo, que a água tinha que ser transportada em barris... Estes "Andorinhas" o "Zélia", o "Ovar" e o "Furadouro" serão com toda a certeza as primeiras embarcações de recreio movidas á vela no Norte da Ria, (1941). Estes passeios e estas pessoas foram os impulsionadores do que mais tarde viria a ser a S. N. A. D. O, Secção Náutica da Associação Desportiva Ovarense, impulsionadora do famoso Cruzeiro da Ria, que teve como origem estes passeios de embarcações Ria abaixo, Ria acima...

Ao analisarmos com cuidado este tipo de Vougas chegamos à conclusão que, tal como as primeiras, esta é uma embarcação perfeitamente adaptada e desenhada para a Ria. A transparência da cabine e a relação interior exterior, a panorâmica de 360º que se desfruta

sobre a paisagem, quase ao nível da água, é de facto um aspecto que desde logo nos diz estarmos em presença de uma embarcação adaptada à sua função, nas condições de navegabilidade existentes: águas calmas e seguras, ventos dominantes e, para os baixios, o patilhão móvel.

Desde os anos 70, a evolução da vela, do modo de velejar, das embarcações e das estruturas associativas que suportam esta prática fez esquecer os Vougas e outras embarcações de recreio exclusivamente construídas em madeira, como por exemplo os "Andorinhas" e os "Sharpies".

Terminando...

Devemos preservar este património, potenciando a sua utilidade e funcionalidade, criando estruturas de apoio à preservação, construção e navegação destas embarcações. Bastará recriarmos e recuperarmos as estruturas já existentes na Ria, apostar na recuperação da navegabilidade das "calles" e esteiros e largos, regulamentar e fiscalizar a acessibilidade a zonas biologicamente sensíveis, criar diversi-

dades de utilização, e teremos de novo a Ria como fonte de riqueza, estruturante mais uma vez dos territórios que nela se sustentam.

Devemos apostar na arte da carpintaria naval, no desenvolvimento de espécies próprias para fornecimento de matéria prima, nas escolas de vela, na navegabilidade da Ria, na criação de regras de utilização das margens da ria, ordenando o território, unindo esforços, promovendo parcerias.

Devemos tentar encontrar a lógica e a estratégia que conciliem os diversos investimentos em equipamentos estruturantes que irão brevemente ser uma realidade nos territórios da Ria de Aveiro.

E depois um passeio de "Vouga" até um porto paradisíaco, mesmo aqui ao pé...

Aveiro, 31 de Maio de 2001

* Trabalho realizado no âmbito do 2º Curso de História e Património, de Pós-Graduação do ISCIA, Aveiro

NÚCLEO MUSEOLÓGICO

BARCO VARINO "LIBERDADE"

Aristides Ferreira

1 – NAVEGANDO NO TEJO

É no Tejo, rio navegável e fonte de variadas actividades humanas, que temos de procurar a origem da fixação de populações no espaço que é hoje o concelho de Vila Franca de Xira.

Utilizado pelos romanos na sua penetração para o interior do território ibérico, o grande rio viria a constituir, na Idade Média, um importante eixo de comunicações, nomeadamente entre Lisboa e Abrantes. No século XVI, de Vila Franca de Xira, Alhandra ou Alverca, havia três a quatro ligações semanais com a capital do reino, tendo ainda alguma importância a restante navegação de estuário que ligava os portos do actual concelho de Vila Franca de Xira aos da margem sul.

Conforme as épocas, assim variaram os produtos transportados: do sal à madeira, passando pelo azeite, o trigo ou os produtos hortícolas, toda a espécie de mercadorias cruzou as águas do Tejo. No concelho de Vila Franca eram os portos da Vala do Carregado, Povos, Vila Franca de Xira, Alhandra, Alverca e Póvoa de Santa Iria que ocupavam o lugar de entreposto de pessoas e produtos, favorecendo as comunicações entre os aglomerados

existentes nas margens do rio.

Os barcos utilizados no Tejo foram vários, desde a fragata ao catraio, do iate para carga ao batel de água acima, da falua à barca de passagem, sem nunca esquecer o barco varino.

Construídas na sua maioria em estaleiros da costa atlântica norte ou na margem sul do Tejo (Aveiro, Abrantes, Alcochete, Samouco ou Seixal), tempos houve em que as embarcações do Tejo tiveram a sua origem em Povos, Vila Franca de Xira, Alhandra ou Alverca. Assim o atesta o facto de, em 1487, D. João II, por motivo de haver peste na capital do reino, ter mandado organizar junto a Povos e Vila Franca de Xira uma armada. Nesse mesmo ano de 1487, Povos tornar-se-ia ainda no palco da organização da frota de Bartolomeu Dias, a qual, e como se sabe, viria a dobrar o Cabo da Boa Esperança.

O aparecimento do comboio, em 1856, e, sobretudo, já na segunda metade do século XX, o desenvolvimento da camionagem, bem como a construção da ponte que ainda hoje liga Vila Franca de Xira ao Cabo, conduziram ao inevitável e gradual desaparecimento dos transportes fluviais regulares ao longo do Tejo.

Actualmente, e à excepção de algumas actividades económicas e recreativas com um

carácter pontual (como é o caso da pesca tradicional, a extracção de areias ou os simples passeios de lazer), o Tejo, e no que se refere ao concelho de Vila Franca de Xira, corre sem sinais do "fervilhar" de embarcações que, e até há muito poucas décadas, enchiam de cor e movimento as suas margens e leito.

2 – O BARCO VARINO "LIBERDADE"

Construído em 1945 em estaleiros então existentes em Rio de Moinhos (concelho de Abrantes), o barco varino, actualmente pertença da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (CMVFX), com as suas 40 toneladas e os seus 18 metros de comprimento, estreou-se nesse mesmo ano nas águas do Tejo sob o nome de "Campino". Inicialmente utilizado no transporte de mercadorias várias, mudou de proprietário na década de cinquenta, passando a efectuar o transporte de lixos provenientes da capital. Posteriormente, em data incerta, viria a ocorrer nova mudança de propriedade, tendo sido colocado a uso no transporte de sal na zona de Setúbal.

Na verdade, a história do barco é paradigmática da decadência progressiva que a navegação fluvial veio a sofrer desde os anos sessenta. Reduzido à situação de um mero casco abandonado, o varino, que fora, entretanto, apelidado de "Rio Zuari", é adquirido pelo Eng.º Carregoso, um particular a quem a

CMVFX, e após algumas diligências, viria a efectuar a compra em 1988.

Metáfora dos tempos de luta pelo direito a se ser livre, o varino "Liberdade", assim rebaptizado pelos serviços camarários, e após recuperação nos estaleiros Gaio do Rosário, foi novamente lançado ao rio no dia 25 de Abril de 1988¹, desta feita para transportar jovens estudantes (dos mais variados graus de ensino), grupos de reformados, turistas, habitantes do concelho de Vila Franca de Xira ou outros que, vindos de outras paragens, vêm embarcar na viagem da descoberta do rio e do nosso património naval.

3 – O BARCO VARINO "LIBERDADE" NO FUTURO

Apesar de, e desde 1988, o barco varino "Liberdade" se encontrar ao serviço da CMVFX através da regular promoção de passeios junto das mais variadas instituições estatais e entidades privadas, chegando mesmo a verificar-se uma ocupação da embarcação aproximada dos 100% nos meses em que as condições climatéricas possibilitam a realização de passeios em segurança, a sua utilização tem sido, e dada a sua "idade", constantemente condicionada pelos mais diversos trabalhos de conservação e restauro. Na realidade, ao longo dos últimos anos, o barco foi sujeito às mais diversas reparações

¹ É de referir que o Barco Varino "Liberdade", se encontra registado na Delegação Marítima de Vila Franca de Xira com o n.º de registo D635 VX, categoria 35.129, subcategoria 35.1290.

e adaptações², obrigando a um constante esforço orçamental por parte da edilidade.

Em meados de 1998 concluiu-se que a embarcação deixara de oferecer as condições mínimas de segurança e navegabilidade. A sua estrutura em madeira revelava um avançado estado de deterioração que as sucessivas intervenções de restauro não haviam solucionado. Era pois necessário tomar uma decisão quanto ao futuro a dar ao "Liberdade".

Porque se tratava de manter vivo um património indispensável à preservação de uma memória tão importante para as populações ribeirinhas do concelho de Vila Franca de Xira - a sua relação com o rio -, optou-se por, e mais uma vez, conduzir o barco varino até doca seca para as necessárias reparações. No entanto, e ao contrário das anteriores intervenções, desta feita, optou-se por uma recuperação o mais profunda possível, a qual permitisse uma continuidade duradoira da embarcação ao serviço das populações.

Após uma cuidadosa pesquisa de mercado, na qual se tiveram em conta critérios como os materiais a utilizar, as técnicas de trabalho, bem como a preservação das características originais do barco, optou-se pela adjudicação dos necessários serviços à empresa RIA MARINE, LDA. O transporte do barco para aquela empresa de Aveiro ocorreu em Março

de 1999, tendo sido necessário, e uma vez que não era possível rebocá-lo ao longo da costa marítima, recorrer à utilização de transportes rodoviários adaptados a objectos de grandes dimensões.

Tendo já decorrido mais de um ano desde a sua colocação em doca seca, o "Liberdade", e apesar de inicialmente tal não estar previsto, sofreu já uma recuperação na ordem dos 98%, encontrando-se actualmente em fase de pintura³. Prevê-se que os trabalhos estejam concluídos em Junho do corrente ano, altura em que será sujeito a uma inspecção por parte das entidades competentes.

Findo o referido processo de recuperação, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira pretende dar continuidade aos trabalhos já anteriormente desenvolvidos junto das populações locais. No entanto, à manutenção das muitas actividades atrás descritas, nomeadamente visitas de estudo organizadas em conjugação com as escolas concelhias, juntam-se agora novos objectivos.

No que se refere à sua gestão financeira, bem como aos assuntos de pessoal, o barco varino, e desde a sua aquisição pela CMVFX, tem vindo a ser directamente coordenado pelo Departamento de Economia e Turismo (DET) da edilidade vila-franquense, o qual é também responsável pela sua utilização de um ponto de vista turístico. No entanto, dadas as

² Adaptações essas que, e embora não tenham conduzido a nenhuma alteração do traçado original do barco, se justificam pelas exigências da actual legislação no que se refere a normas de segurança e respectivas licenças de navegação.

³ Deve referir-se que, e para além da manutenção de toda a estrutura e configuração originais do barco, também ao nível da pintura se prevê que seja efectuada uma réplica, o mais aproximada possível, dos desenhos e distribuições cromáticas anteriormente existentes na embarcação. Para tal, e no período anterior aos trabalhos de recuperação, todo o barco foi pormenorizadamente documentado pela empresa RIA MARINE, LDA.

suas características históricas, bem como o seu claro potencial didáctico, esta embarcação funciona ainda como um importante Núcleo Museológico do Museu Municipal de Vila Franca de Xira (MMVFX), o qual pretende corresponder, através da sua descentralização geográfica, à multifacetada realidade do território do concelho, actuando na salvaguarda, divulgação e reutilização do seu património.

Para além da própria história que o "Liberdade" encerra em si, aos técnicos do Museu é dada a possibilidade de, e nomeadamente através da organização de passeios guiados pelo Tejo, revelar aos potenciais públicos todo um universo de características históricas e etnográficas que constituíram (e ainda constituem) a base para a construção de toda uma identidade e patrimónios. Tendo como local de partida o cais de Vila Franca de Xira, este Núcleo Museológico, flutuante e vivo, parte rio fora à procura do espanto de todos aqueles que nele se fazem transportar.

É precisamente para que este importante elo de ligação entre o passado, o presente e o futuro não se perca que a CMVFX pretende agora revitalizar o "Liberdade" na sua função de Núcleo Museológico.

Na verdade, trata-se de um projecto que se pretende capaz de coordenar e conjugar os esforços e objectivos de dois departamentos da CMVFX: Departamento de Economia e Turismo e Departamento de Acção Sócio-Cultural (este último representado na figura do Museu Municipal). Se por um lado nos parece pertinente dar uma utilização de cariz turística

e recreativa ao varino, por outro lado, a conjugação desta primeira perspectiva com uma abordagem de carácter museológico, ressaltamos como um objectivo meritório.

Encontrado um ponto de equilíbrio entre os dois objectivos (o turístico e o museológico), o visitante (ou utilizador) poderá desfrutar simultaneamente de uma ocupação recreativa e educativa do tempo por si despendido. No fundo, trata-se de tornar "apetecível" a descoberta do património concelhio a todas as camadas etárias e estratos sociais.

No entanto, não basta colocar uma embarcação histórica ao serviço dos munícipes, é preciso criar as estruturas necessárias à construção de um trabalho continuado. Assim, e para além de se vir a proceder à colocação de sinalética informativa, acerca do potencial educacional do "Liberdade", nos mais importantes pontos de divulgação do concelho (nomeadamente jardins, edifícios institucionais, estações de comboios, etc.), urge ainda a criação de uma extensão fixa do próprio barco, estamos a falar da colocação de um posto de atendimento ao público no Cais de Vila Franca de Xira.

Para tal, irá proceder-se à adaptação/beneficiação de um antigo edifício portuário a espaço museográfico, onde, e para além da apresentação da história do "Liberdade", passarão a figurar as inúmeras temáticas associadas às actividades fluviais do concelho, mais concretamente através da realização de exposições fixas e temporárias, bem como através da constituição de um

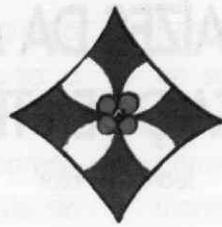
pequeno centro documental. Tratar-se-á de uma extensão do próprio Museu Municipal, quer em termos físicos, quer em termos programáticos.

Com esta iniciativa pretende-se dar continuidade e visibilidade (nas condições adequadas) a um trabalho continuado que o

município optou por desenvolver num dos mais importantes locais de concentração populacional do concelho e que, até metade do século passado, se constituiu como um dos espaços de maior representatividade das actividades marítimas do concelho.

bibRIA

bibRIA



3^o

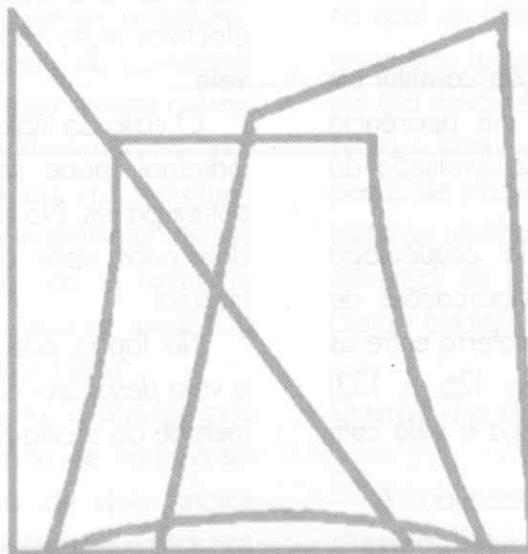
PAINEL

BOAS PRÁTICAS EM PORTUGAL E NA EUROPA

bibRIA

• PARTICIPAÇÕES DE:

– Jean-Yves Blot



RITMOS E RAÍZES DA MUDANÇA NAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS

Jean-Yves Blot*

Introdução

O conceito de embarcação tradicional está irremediavelmente associado à ideia de uma tradição tecnológica ameaçada de desaparecimento ou pura e simplesmente eliminada sobre a pressão do modernismo.

Um olhar sobre os processos da mudança sofrida por essas embarcações leva a realçar a questão -fulcral- da dinâmica da embarcação tradicional, dinâmica à qual pertencem inclusive as etapas últimas da vida da mesma.

Ao evocar esses processos da mudança, iremos examinar alguns casos em contextos diversificados e distinguir entre ritmos e raízes do fenómeno.

O declínio da vela

A introdução da motorização constitui um dos parâmetros mais óbvios em aparência para seguir as fases últimas da evolução da embarcação tradicional.

O quadro fornecido pelo arqueólogo naval Eric McKee para as embarcações de pesca de 1ª e 2ª classes na Inglaterra entre os anos 1865 e 1977 (McKee, fig. 126, p. 153) mostra como os barcos de pesca a vela com

15 toneladas e mais (1ª classe) atingem um efectivo máximo (mais de 4000 embarcações) no final dos anos 1880 seguido de um rápido declínio que só abranda nos anos 1920, mantendo-se então uma pequena frota de pesca a vela até meados do século XX. Simultaneamente ao declínio das embarcações de pesca a vela com 15 toneladas e mais ocorre a partir dos anos 1890 no Reino Unido um forte aumento dos efectivos de embarcações motorizadas com propulsão a vapor; os efectivos vela/vapor sendo iguais (cerca de 2000 embarcações em cada categoria) em torno do ano 1910.

Um fenómeno do mesmo tipo repete-se para as embarcações de pesca mais pequenas (2ª classe), desta vez com um desfazamento no tempo de cerca de trinta anos. Por volta do ano 1935, ambas classes mantêm efectivos muito reduzidos de embarcações a vela.

O caso da Inglaterra, núcleo da revolução industrial, pode ser comparado com o de outros países. No decurso de uma estadia de dois anos após o fim da segunda guerra mundial

No Japão, país onde a frota de comércio a vela desapareceu por completo na primeira metade do século XX, o britânico Basil Green-

* Consultor científico do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (Instituto Português de Arqueologia)

hill encontrou após o final da segunda guerra mundial um construtor naval, referindo-se a uma escuna construída sem motor nos anos 1930, cerca de 15 anos após o desaparecimento no Reino Unido deste tipo de navio de comércio. No decurso de uma estadia de dois anos no Japão em meados do século XX, Greenhill só pôde observar uma escuna motorizada, com cerca de 70 pés de comprimento. Greenhill mostra que os tipos tradicionais do Japão de meados do século XX concentravam-se em torno das embarcações de pesca. Profundas variações derivadas da legislação faziam com que a vela ainda era utilizada em zonas onde a motorização das embarcações de pesca era **proibida** (Greenhill, 1959: 4). Greenhill focou alguns casos de "sobrevivência" da vela como o de Matsuo, no estuário do rio Kumamoto no N.O. da ilha de Kyushu e descreveu veleiros de pesca com cerca de 15 m. de comprimento e cerca de 2,5 metros de largura.

Da fibra de coqueiro a fibra de vidro

O exemplo das ilhas Maldivas, arquipélago isolado situado a sudoeste do continente indiano, é de especial interesse devido ao seu isolamento físico e ao período tardio no qual se faz sentir a tecnologia da era industrial. Essas características permitem distinguir etapas e verificar que a mudança não se limita ao modo de propulsão mas abarca pouco a pouco a totalidade da embarcação.

Apesar do seu isolamento, o arquipélago das Maldivas, que se estende de norte a sul até ao Equador, beneficia de dois relatos históricos com excepcional interesse, o primeiro

pelo marroquino Ibn Battuta, grande viajante do século XIV que permaneceu algum tempo nas ilhas. O segundo relato diz respeito aos primeiros anos do século XVII e deve-se ao marinheiro francês Pyrrard de Naval, naufragado nas ilhas onde permaneceu vários anos antes de voltar à Europa via Goa e Lisboa.

Ambos os relatos citam as embarcações locais e o uso exaustivo do coqueiro para elas, tanto a nível do casco como das velas e do cordame.

Um pormenor, o da ligação das tábuas do costado através de uma costura de fibras, é citado na tradição oral actual, embora tenha caído em desuso a favor de uma ligação das tábuas entre elas por teclas transversais também de madeira. A embarcação daí resultante, o *dhoni*, sem cobertura, chega ao período moderno (princípio dos anos 1970) na sua forma original, com um velame latino. Em 1972, a pressão da indústria turística nas ilhas leva à introdução de uma versão motorizada, o "*iate doni*", o qual recebe às vezes uma cobertura (*Sathari doni*). No início dos anos 1980, o método tradicional de construção do casco, no qual as tábuas do costado são montadas antes dos reforços transversais, é abandonado. Na nova versão o tabuado do costado é posto a seguir ao cavername constituído por peças de madeira serradas. A mudança completa-se nos anos 1990 com a introdução de madeiras de importação e da fibra de vidro (*Safari boats*) (Maniku, 1998).

Gestão dos recursos naturais no Amazonas

A abundância de troncos de grande dimensão faz com que a piroga monóxila seja

ainda hoje um dos modos de construção em uso nas partes interiores do Amazonas com o estado de Acre, no Brasil, enquanto que este tipo de embarcação tinha desaparecido há muito de numerosas zonas do mundo. Um caso tardio é citado na Áustria nos anos 1970, enquanto que o desaparecimento da piroga monóxila no rio Guadalquivir em Espanha é referido por Estrabão na base de observações recolhidas por Posidónio em torno do início do século I antes da nossa era.

Nesse contexto, no ano de 1767, o governador de São Paulo no Brasil emitiu o projecto de substituir as canoas monóxilas dos indígenas, grandes consumidoras de madeira e para as quais os troncos começavam a escassear em algumas áreas, por embarcações construídas em tábuas "como aquelas utilizadas no rio Douro". O projecto destinava-se a testar embarcações construídas em tábuas para navegar no contexto do Brasil interior (monção de Cuiabá), mas só teve execução quando chegou a Cuiabá o primeiro barco construído à maneira europeia (Moura, 1988).

Estabilidade de longa duração: o caso do mtepe africano

O *mtepe* da costa africana oriental foi muitas vezes assinalado como um caso de sobrevivência particularmente duradouro de uma embarcação tradicional de tipo muito antigo. Este veleiro com tabuado cosido manteve-se intacto na zona equatorial da costa africana até aos anos 1930, com a excepção do leme axial em vez do leme lateral original. Um autor (Gilbert, 1998) observa que esta

durabilidade de um navio muito rústico como o *mtepe* responde na realidade a uma adaptação económica muito eficaz do mesmo navio para uma tarefa crucial da economia de certas áreas costeiras africanas, o transporte de madeira (mangrove) a partir de matagais inundados de difícil acesso.

Nessas condições o *mtepe* permitiu

- navegar em muito pouca água,
- sendo no entanto capaz de autênticas viagens marítimas para alcançar as zonas de distribuição
- o tabuado cosido do costado permitindo pelo seu lado, devido a elasticidade do casco, o frequente encalhe em zonas lodosas durante as longas estadias nos matagais de mangrove.

Motor e leme lateral

Os processos de evolução aos quais são submetidas as embarcações tradicionais mostram que uma determinada técnica pode perdurar em contextos profundamente marcados pela mudança tecnológica.

Na sequência de um trabalho de Mott sobre a história do leme e partindo do facto citado por Mott que o leme lateral, a forma mais antiga, teria perdurado cerca de 4000 anos, o arqueólogo naval Nick Burningham observou durante uma série de viagens na Indonésia entre 1975 e 1996 tipos de leme lateral e constata que esta técnica permanece em uso até para embarcações de 100 toneladas e mais, incluído em versões com motor.

Burningham aproveita as observações feitas neste contexto para pôr em questão um

pormenor técnico relativo a flutuabilidade dos pesados sistemas de governo lateral dos barcos indonésios, refocando assim um aspecto inicialmente discutido por Mott (Burningham, 2000).

Os estudos de Burningham e seus colegas permitem ainda focar outro aspecto interessante relativo à dinâmica da mudança das embarcações tradicionais, como o *janggolan* indonésio. As observações citadas por Burningham e Mellefont dizem respeito a uma população de mais de cento e cinquenta embarcações ainda em actividade no estreito de Madeira e no mar de Java nos anos 1992-94, sendo então construídas novas unidades com tamanho cada vez maior (até 200m³ de capacidade). Especializados no transporte de sal e madeira, construídos e operados em dois únicos lugares, os *janggolan* devem ser distinguidos de outros navios de carga, os de tipo *perahu*, a vela ou com vela e motor, incluindo versões inspiradas de construções ocidentais. Na sua versão original o casco do *janggolan* não tem caverna transversal mas simples vauz cujas extremidades assentavam sobre o costado. O caverna faz doravante parte das versões modernas. Quanto à tripulação, mais reduzida do que é habitual para navios com igual tamanho, é constituída por três homens no caso de um barco transportador de sal. Os jovens consideram como um "atraso" o facto de se trabalhar como tripulante num *perahu* não motorizado e os tripulantes são geralmente oriundos de zonas afastadas ou isoladas.

Mais significativo, os armadores e proprietários declaram-se dispostos a instalarem motores nessas embarcações. No entanto,

essa instalação iria reduzir o espaço da carga no porão e acrescentar despesas e portanto afectar os rendimentos da tripulação interessada no frete, lembrando assim as reticências das tripulações portuguesas da Carreira da Índia, quando se debateram em Lisboa a partir do início dos anos 1620 alterações na morfologia das naus da Carreira, alterações que iriam tocar no volume atribuído à tripulação para as suas "liberdades".

Nichos e refúgios da tradição

Dois exemplos tirados do antigo espaço náutico meridional chinês (província de Cantão) ilustram alguns aspectos da dinâmica da mudança. O primeiro mostra como essa dinâmica abarca não só a morfologia da embarcação, mas também a sua função e diz respeito ao *Fy t'eng* (Barco Rápido), uma embarcação com seis remadores do Rio das Pérolas em Cantão. Antes da motorização, o *Fy t'eng* era utilizado, devido à sua rapidez, para conduzir os doentes até ao hospital. Com a motorização, o barco passou a ser utilizado para transportar os mortos (Worcester, 1959:141).

Outra embarcação, o Barco Serpente dos contrabandistas de Macau, longo e estreito, era utilizado pelos contrabandistas no Delta do rio de Cantão para fugir aos barcos de patrulha ou para refugiar-se em águas muito pouco profundas, inacessíveis à maioria das embarcações. O Barco Serpente ocupava, na primeira metade do século XX, o lugar dos barcos grandes e lentos utilizados anteriormente pelos contrabandistas.

Depois da Segunda Guerra mundial, os

contrabandistas chineses deixaram de utilizar o Barco Serpente para navegar em juncos blindados, equipados com vários motores.

O etnólogo naval Worcester chegou a observar num desses juncos de contrabandistas vários motores com os veios apontados em diversas direcções (Worcester, 1959: 144). O que para o observador ocidental aparecia como um anacronismo pode muito bem ter sido na realidade uma busca extrema da capacidade de manobra de embarcações de "alto risco", mais uma expressão da inovação da náutica chinesa meridional e da sua capacidade de se afastar dos moldes normalizadores muitas vezes associados à história da tecnologia chinesa. Este último elemento vem focar um aspecto essencial das embarcações tradicionais em geral que aparecem como uma reacção ou um produto ponderado da capacidade inovadora local em resposta a um determinado contexto físico/económico, face à pressão normalizadora das entidades estatais.

Bibliografia

Burningham, N. (2000): Indonesian quarter-rudder mountings, *International Journal of Nautical Archaeology*, 29.1, pp.100-119.

Burningham, N. e Mellefont, E. (1997): The exceptional janggolan: engineless sailing ships still trading from Madura, Indonesia. *Bulletin of the Australian Institute of Maritime Archaeology*, 21,1 & 2, pp. 35-66.

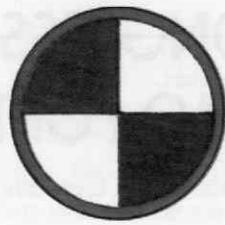
Greenhill, B. (1959): Japanese inshore fishing boats, *Mariner's Mirror*, vol. 45, nº 1, pp. 3-13.

Maniku, Maizan Hassan (1998): Evolution of the maritime craft and the development of ethnic boat-building technology in the Maldives, *Bulletin of the Australian Institute of Maritime Archaeology*, 22, pp. 9-18.

McKee, E. (1997): *Working boats Of Britain Their shape and purpose* London 1ª ed. 1983.

Moura, C.F. (1988): Boats used by the settlers of Mato Grosso in the 18th and 19th centuries, in O. L. Filgueiras, ed. *Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto 1985*, BAR International Series 438 ii, pp. 473-505.

Worcester, G.R.G. (1959): Six Craft of Kwantung, *Mariner's Mirror*, vol. 45, nº 2, pp. 130-144.



4^o

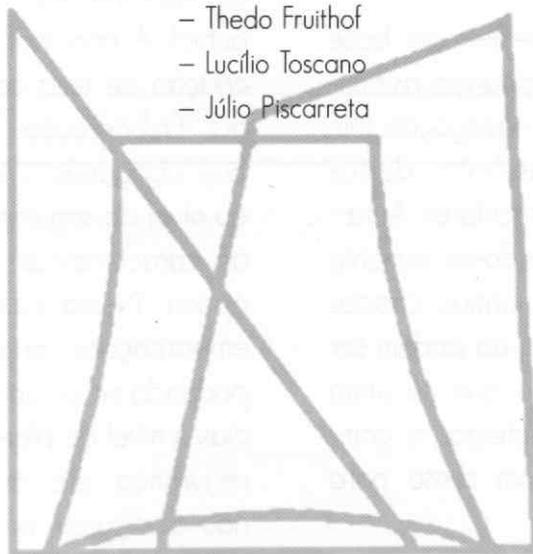
PAINEL

O ENQUADRAMENTO DAS EMBARCAÇÕES

TRADICIONAIS
biblioteca

• PARTICIPAÇÕES DE:

- João Filipe Carvalho
- Thedo Fruithof
- Lucílio Toscano
- Júlio Piscarreta



BOMBORDO – CONGRESSO DO PATRIMÓNIO MARÍTIMO PORTUGUÊS

João Filipe Carvalho

A minha intervenção vai-se focar somente sobre um ponto e as suas ramificações: o porquê das dificuldades burocráticas levantadas às embarcações tradicionais.

A responsabilidade da manutenção do Património de um país cabe ao Estado, delegada nas suas instituições vocacionadas para esta matéria. No entanto o cidadão privado, a título particular, colectivo ou empresarial, tem o direito inalienável de usufruir, e mesmo possuir, esse património, sobretudo quando falamos de barcos, concebido de origem para serem utilizados e não para serem peças estáticas de museus a seco.

Naturalmente que a este direito correspondem responsabilidades, sobretudo no respeitante aos níveis de segurança exigidos actualmente.

No entanto, e frequentemente com base nestes mesmos requisitos de segurança, as Entidades Públicas que tutelam a navegação tem criado impedimentos ao usufruto destas embarcações por parte de particulares, Autarquias, Associações, etc, apoiando-se somente em preciosismos técnicos, e normas criadas recentemente, que obviamente não podem ser aplicadas retroactivamente, ao que se junta uma má vontade clara para chegar a compromissos, ou utilizar mero bom senso para resolver questões simples.

Outra questão relevante neste contexto é a do registo. Frequentemente as embarcações tradicionais estavam registadas, quando ainda navegavam, como embarcações de trabalho, ou mesmo nunca estiveram registadas. A falta de sensibilidade destas instituições para as questões do Património Marítimo impede a criação de uma categoria de registo específica para este tipo de embarcação, sendo os seus operadores obrigados a, ou manter as antigas categorias de matrícula, cujas exigências actuais são praticamente incompatíveis face às utilizações correntes, ou transferir a matrícula para as categorias de recreio, quando autorizado, e que estão igualmente desfasadas.

A solução não reside na criação de legislação específica sobre esta matéria, mas sim, ao meu ver, na introdução de alterações à actual. A principal, e mais importante, seria a criação de uma categoria de registo chamada "Embarcação Tradicional e/ou histórica", que, obrigando a introdução de "modernices" ao nível da segurança, por exemplo, mantenha as características estéticas e estruturais da época. Nesta categoria caberiam tanto as embarcações originais, como as réplicas, podendo no entanto ser feitas maiores exigências a nível de planos de construção, meios de segurança, etc, às últimas, desde que estes não desfigurem ou desvirtuem as característi-

cas da tipologia de embarcação na qual se baseia.

Estas dificuldades burocráticas são muitas vezes quase impossíveis de ultrapassar, e impedem a utilização destas embarcações em actividades de lazer, educação, culturais, etc, bem como levam ao desespero muitos dos que gostariam de ter e manter um património vivo.

Não temos nada contra o progresso, antes pelo contrário, queremos mostrar que este progresso tem uma história, feita de centenas, senão mesmo de milhares, de antepassados, de formas adaptadas às suas funções, e que no seu tempo eram o que de mais avançado

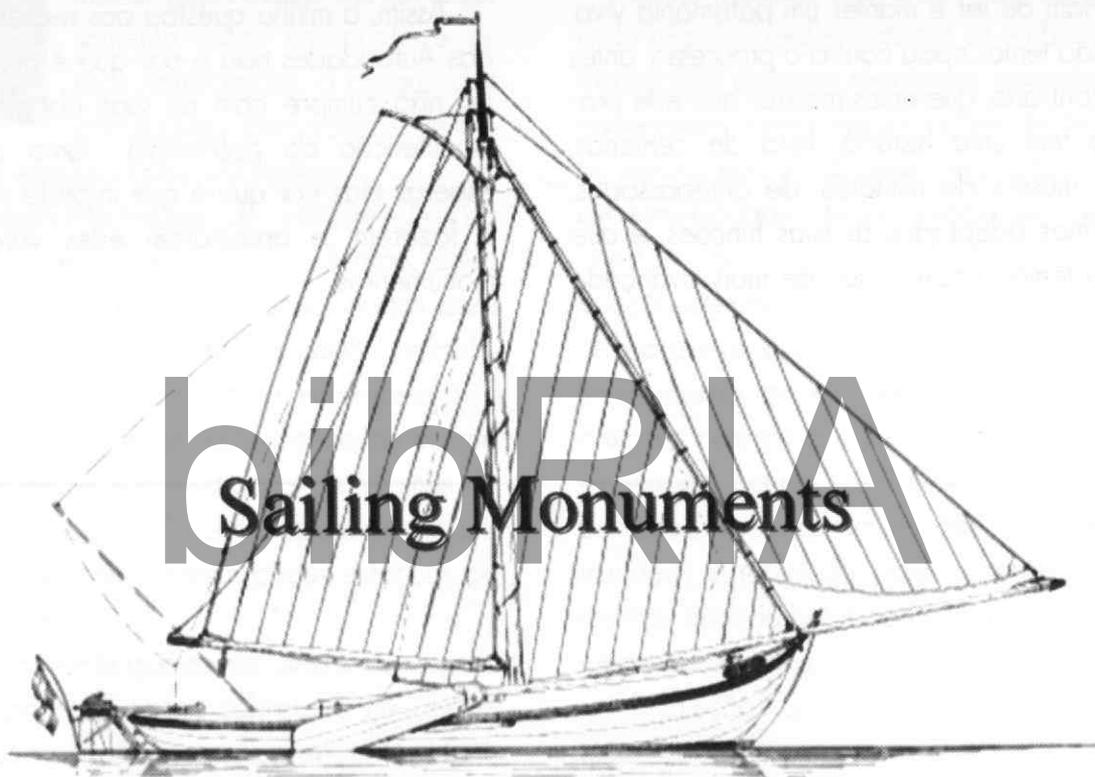
havia, pois incorporavam uma experiência e saber acumulado, que através da observação e experimentação criaram barcos fantásticos, ao ponto de gerações depois da sua criação e depois de uma vida útil de trabalho, ainda nos interessamos por eles e queremos salvaguardá-los para as gerações vindouras.

Assim, a minha questão aos representantes das Autoridades não é por que é que o Estado não cumpre com as suas obrigações na manutenção do património, como seria de esperar, mas por que é que impede outros de o fazerem, e apreciarem estes verdadeiros monumentos.

bibRIA

SAILING MONUMENTS – ASPECTS OF THE TRADITIONAL FLEET IN THE NETHERLANDS

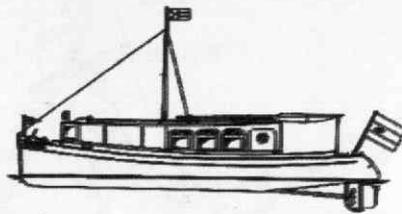
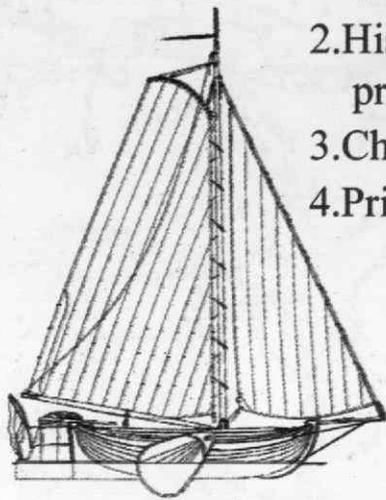
Thedo Fruithof



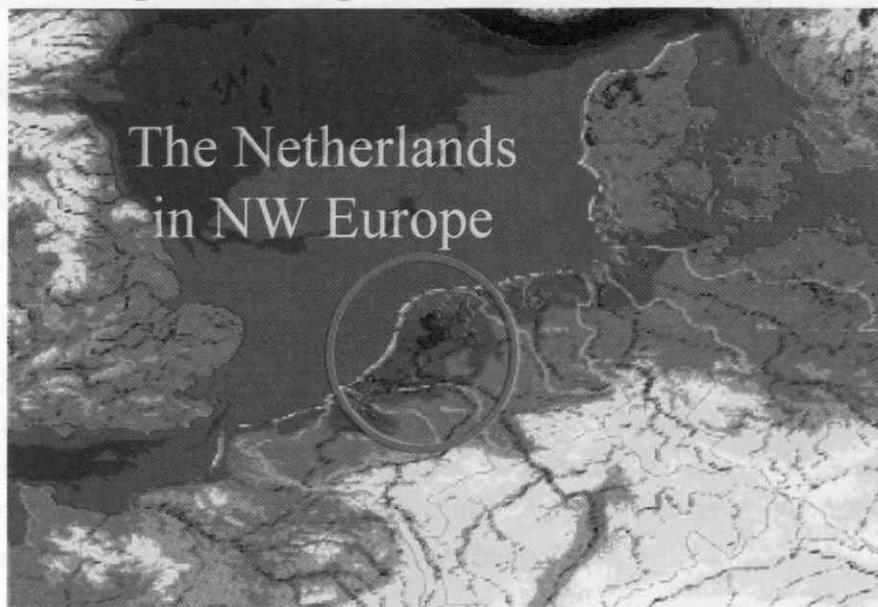
Aspects of the Traditional fleet in The Netherlands

Dear friends,
Thank you very much for your invitation. I am glad to be here and to show you different aspects of the traditional fleet in the Netherlands.
We have experience since nearly fifty years. I hope that I can show you what we did in the north.
And I hope that this speech will make a positive contribution to this congress.

1. Historic overview of Dutch maritime history
2. History of the Dutch preservation movement
3. Charter business
4. Private business

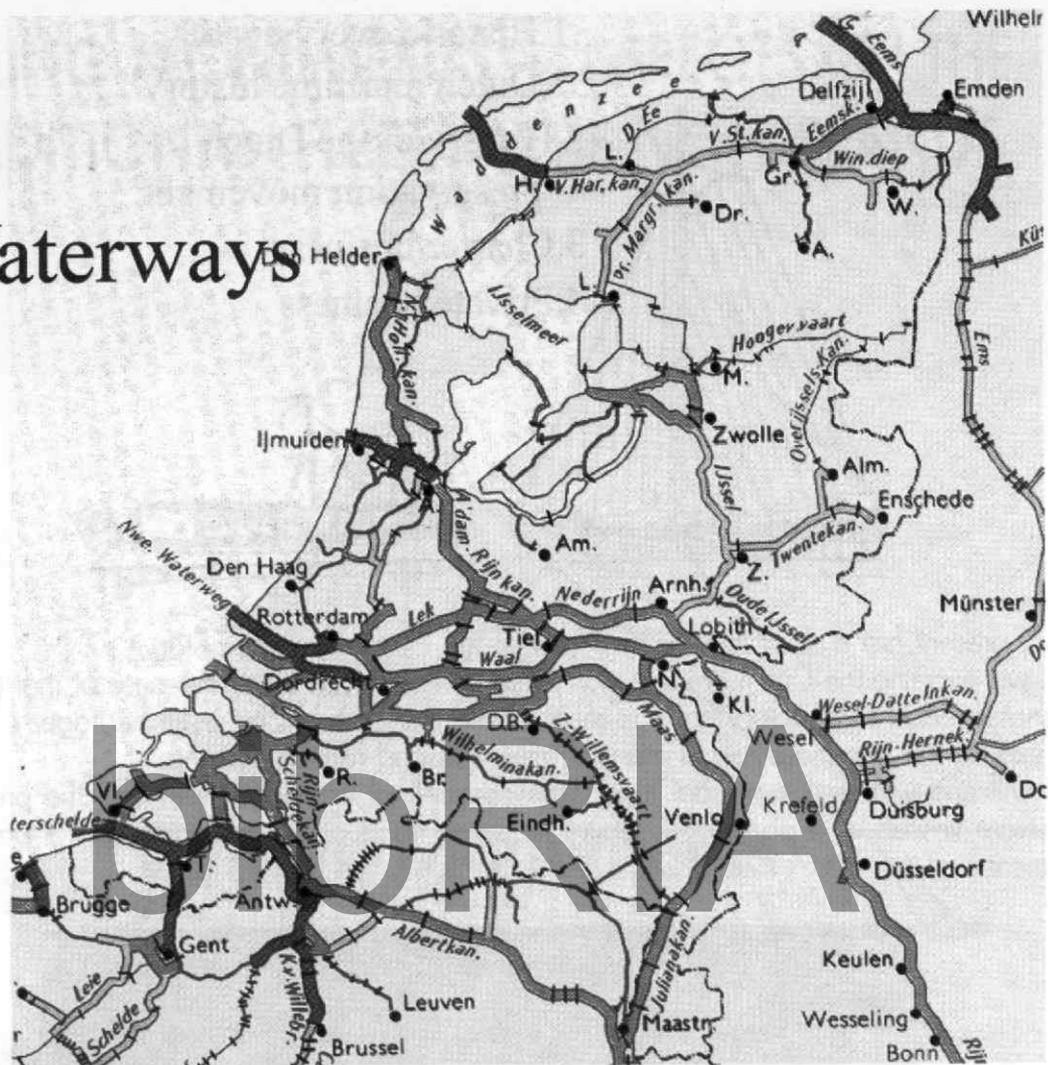


2. I will present first a short historic overview of the Dutch maritime history. Then I will examine the Dutch preservation movement since the fifties. Because at that time the consciousness started to develop that it is important to preserve our maritime heritage. I will explain the enormous rise of maritime museums and replica building. And I will end with two important topics: the commercial traditional fleet and the preservation of the private vessels as a part of our leisure activities. That's all in the context of the preservation of monuments.

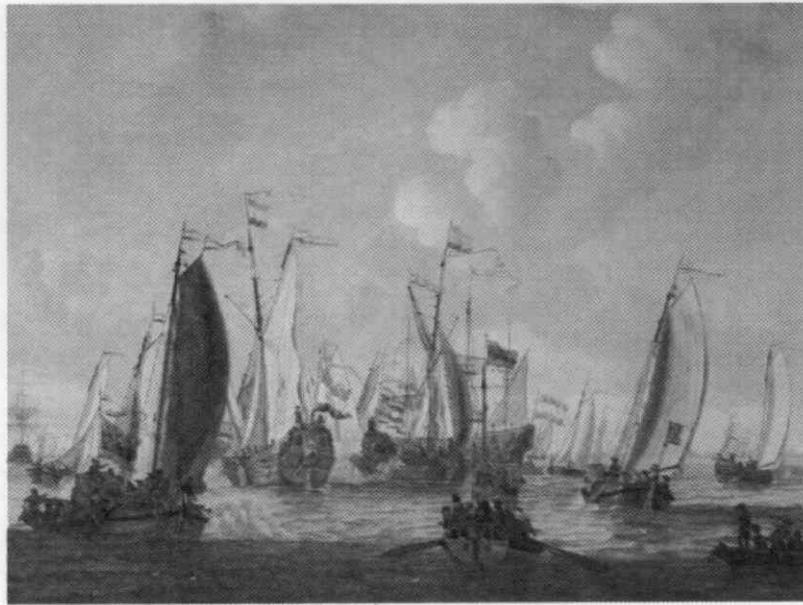


3. Like Portugal the Netherlands had a very old and rich maritime history. Situated between Scandinavia, the British Islands, and the Westcoast of Europe the low countries became a centre for trade, and organised discoveries all over the world, like you did in Portugal. Also an important whale- and herring fishing industry was developed.

Waterways



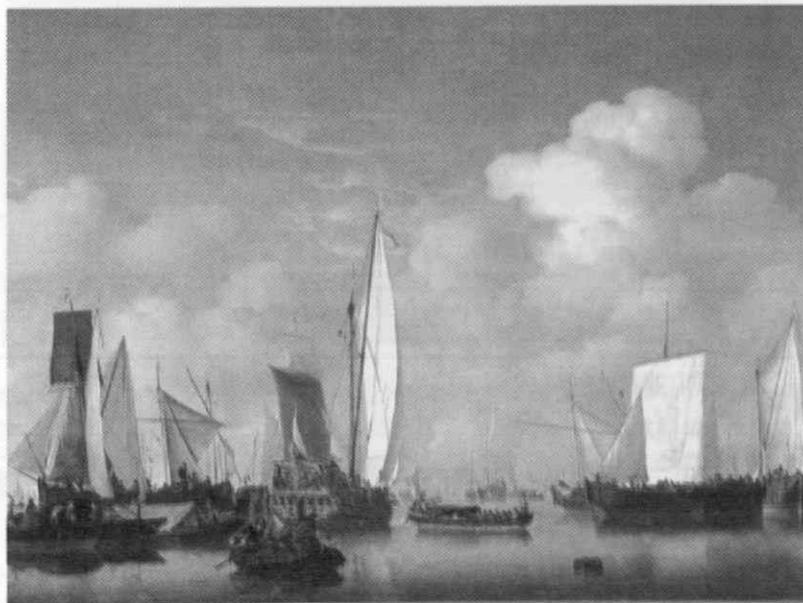
4. This expansion was possible because we have a very important system of inland waterways. There were the natural rivers Rhine and Maas with the source deep in the centre of Europe and a landscape in the delta where it was possible to dig canals and create land in a simple way.



5. In this area a fleet of different boats and vessels developed for trade into inland waterways, lakes, coasts, seas and oceans.

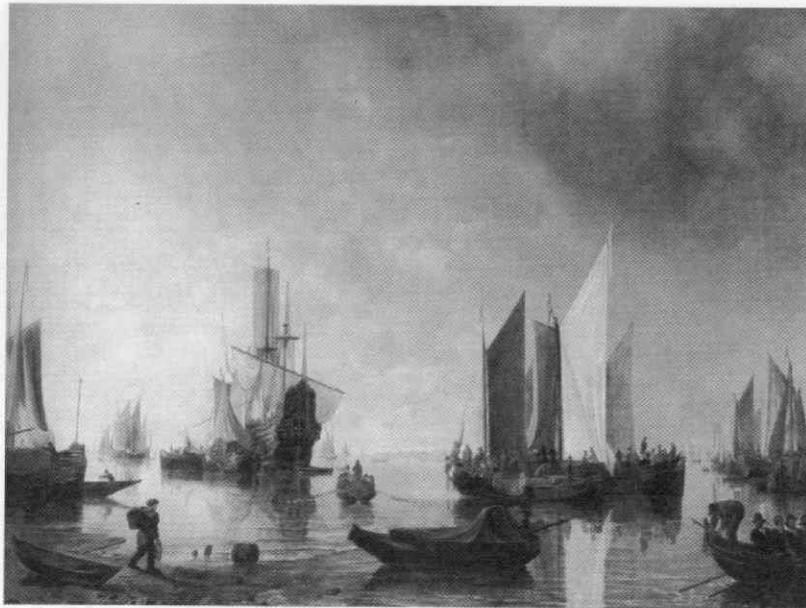
(Abraham Storck waterfeest op 1 Y)

bibRIA



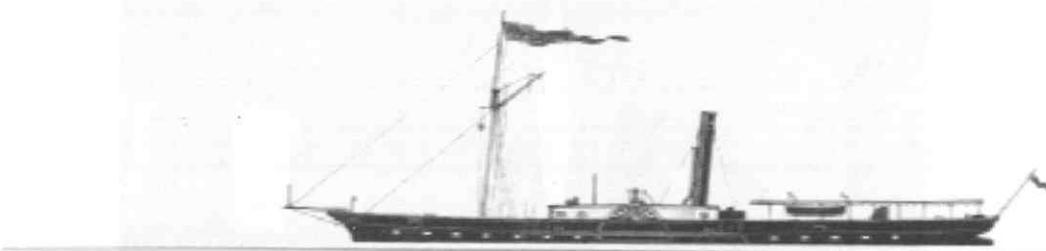
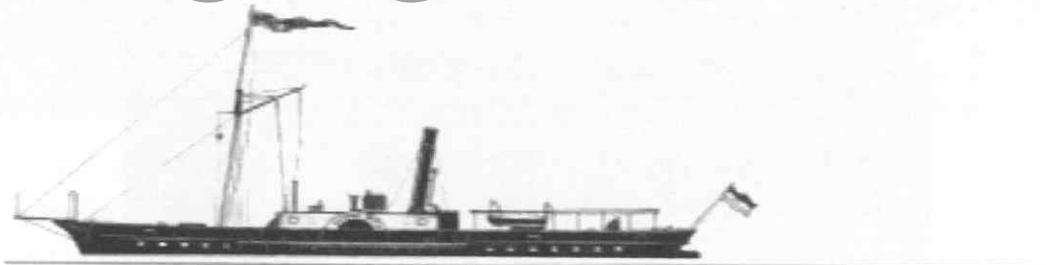
6. But not only for trade also for fishing, farming and pleasure. Transport over water was many times more economic than the transport over land with the very bad roads in those ages.

(Willem van de Velde)



7. From the beginning of the history till the end of the nineteenth century, the common material for shipbuilding was wood, in Holland they usually used oak.
(Hendrik Dubbels)

bibRIA



8. That was changing during the nineteenth century. Steam engines and iron ships were developed in Britain. In Holland we followed that trend later but this was not the case for all types. It started for the overseas vessels, the sea-going fishing ships and the fleet of transport barges for the inland waterways. Inland fishing boats and pleasure yachts didn't follow this trend. In some niches they are persisting in building wooden ships till nowadays.



9. The use of engines did replace the hand- and wind power. In the beginning they were searching for a solution, for example with a tug boat. Here we see an iron sailing barge in a small canal in the north of Holland who got rid off his mast and sails, and used a special made tugboat for sailing.



10. Since the thirties of the last century a modern fleet developed. The consequence is that until today the Netherlands has the biggest inland navigation fleet in Europe. From the nineteenth thirties most of the old barges did find a new use as a houseboat. The canals in Amsterdam are still filled with them.

Some were demolished because of the premium that skippers did earn when they invested in new modern vessels.

This old and relative small ship, on this picture, was the last sailing barge of the generation of sail skippers. We found her in the year 2000 with no engine and still the old mast on deck. The old skipper did live on board till the end of his life.

It is a very rare example because of most of these type of ships yet are restored and used for leisure or commercial purposes.



11. In Friesland, a province in the north of Holland, skippers formerly did sail as fast as possible to reach the marked in time. They developed a flat-bottom ship with a very high mast and a lot of sails. Once a year in the summer they sailed regattas. These regattas did grow into a spectacle which happens every year for only this type of boats. Here they preserved the tradition of fast sailing the so called "Skütjessilen". Notice that by this way they keep the story alive.



12. But right after nineteenth forty-five most of the vessels are doomed to fade away. In that time we did have a maritime museum with an international collection of paintings and models in Amsterdam and Rotterdam.

In Enkhuizen they started a new museum and they were collecting a lot of vessels, fishing- transport- and leisure boats. It was for the first time that a governmental institute did save real examples of the traditional fleet.

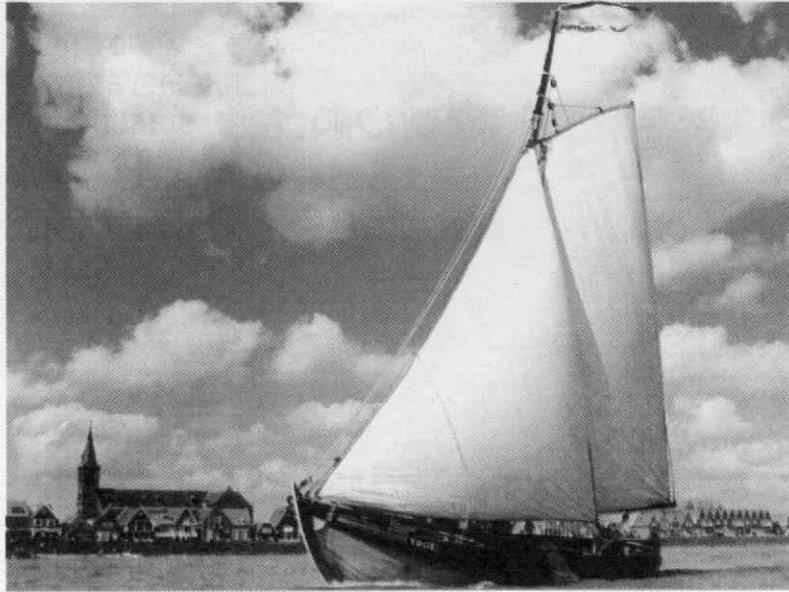
Here you see the collection of the Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. It was very difficult to maintain this fleet, so in 1967 a hall was build and a great part of the collection was saved in better conditions.



13. The ship hall of the museum. Most of these ships would have disappeared if they were not collected. At the moment we do have in Holland more than fifty maritime museums, many off them also are preserving a floating collection.

At the same period the interest of people did increase. Thanks to prosperity and more leisure-time people started to restore wooden yachts. Other reshaped the cheap iron hulls of barges to comfortable pleasure yachts without looking to the past.

In 1953 for the first time many owners did come together in Friesland, they did start a new association. The beginning of a new phenomenon: boat gatherings of passionate people.



14. In the sixties, the flowerpowertime, young people started buying cheap wrecks and restored them. They were interested in the way of life of the shipbuilders and a lot of them learned the skills of shipbuilders, blacksmiths, sail makers and so on. This revival did bring a lot of almost lost knowledge to reappearance. So much that a fleet of hundred former fishing boats were restored. Her you see the most recently restored example of a botter in Volendam. This boat, about 15 meter long is a monument of the village Volendam. The local government adapted her as a monument, as a symbol for the identity of the people. A new spirit did arise, this happened because wrecks were found under the water surface and they did dig up wrecks in our dry polders.



15. This new spirit and enthusiasm was so great that in 1995 they launched the reconstruction of the seventeenth century Merchantman Batavia. A dream of the shipbuilder Willem Vos. By the way this ship was in Australia during the Olympic Games last year.



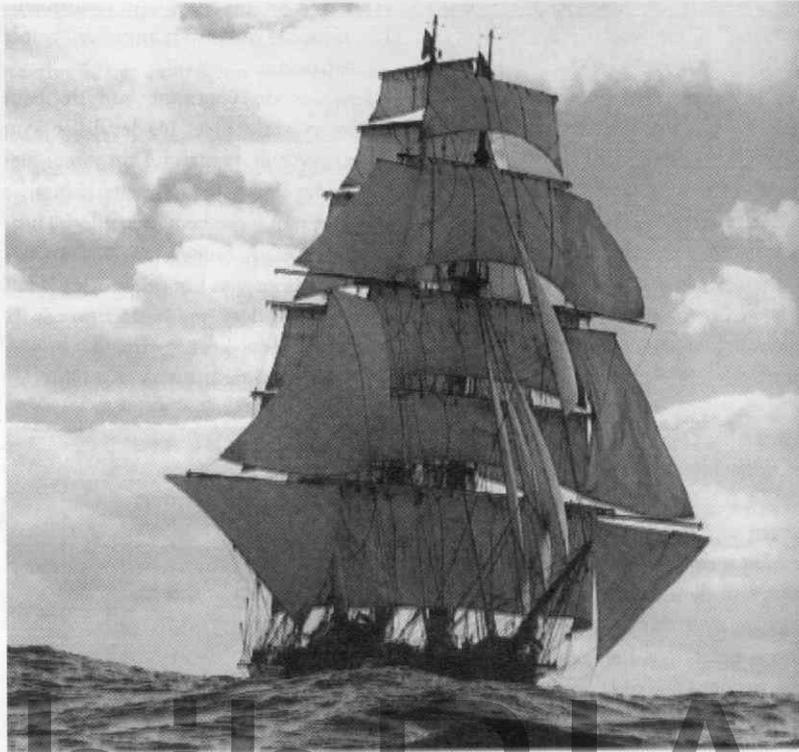
16. Four years later another historic ship was reconstructed: a Hansiatic Kogge from the fourteenth century.

I like to tell you that the very special thing about this is, that it is based on more than five examined excavations. Here you see her sailing with an colleague built in Kiel in Germany.

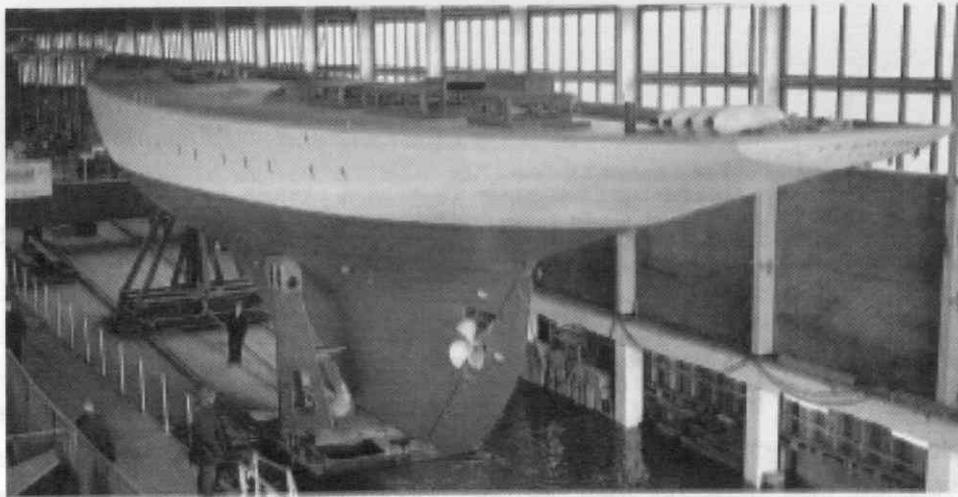
BIORRIA



17. Another example is the newly built clipper "Stad Amsterdam". Launched last year and specially designed for charter and representation of the city of Amsterdam. We did miss in Holland a square-rigged sailor from the past, so we build a new one as a new monument. The city of Amsterdam together with private enterprises did finance this project.



18. Here you see her this winter with all the sails in the Caribbean. Maritime business is important for Dutch people. To illustrate this, two hundred thousand people did find their job in it and the total maritime business was last year good for 20 billion Euros. And last but not least about three hundred thousand inhabitants are boat owners.



19. A new one should be this owner of the Eleonora a reconstruction of the former Ocean schooner-yacht Westward from 1910, a Herreshof design. Classic yachts are a booming business. But now I'll return back to the monuments of the past and return to the beginning of the charter business. Like I announced in the introduction.



20. In the fifties and sixties some enthusiast people did start the restoration of old discarded sailing ships. In order to cover the costs they did take groups of people on trips for a fee.

In this way the public gradually discovered a new leisure activity and more and more sailing ships were prevented to die and instead became seaworthy again.

Today, hundreds of classic, though comfortable and well-equipped sailing ships sail the Dutch and European waters. Every year they carry hundred thousands of people on holiday trips. The sailing skippers not only sail their ships, but they are also businessmen operating a modern tourist trade. They are adapting to today's demands without losing sight of their very old sailing traditions.

The Dutch fleet of sailing ships which operates professionally counts about 550. Most ships still retain their traditional character, while some are also built on modern designs.



21. Each year some 350.000 people take part of the sailing and holiday facilities offered by the professional sailing business. About 40% of the passengers comes from the Netherlands. The remainder comes from countries like Germany, Belgium, Denmark, Spain and France. The most important waters in the Netherlands are the IJsselmeer and the Waddensea. In the high season many ships go further to Northern, Western and Southern European waters.



22. An example is the "Sfan van Makkum", a new built charter vessel with traditional elements. The total turnover in the professional sailing business amounts to about 20 million Euros. It offers jobs to over 1000 people. In addition this business indirectly stimulates employment in shipyards, shipbuilding and sail-making firms, charter agencies, and last but not least in the retail and catering business.



23. The interests of professional sailing are promoted and protected by the BBZ, (Professional Sailing Skippers Association). The BBZ was founded in 1979 and aims to promote the interests of its members to ensure the best possible conditions for conducting their business in national and international waters. In addition the BBZ seeks to improve the nautical-technical circumstances under which professional sailing has to operate.

The BBZ aims to secure the best training for skippers and shipmates. For this purpose there are close contacts with the Enkhuizer Zeevaartschool (Nautical College of Enkhuizen) which was founded with the support of the BBZ. The fact that there is a special training for first mates either in great navigation or coastal navigation means that there is a recognition of the professional sailing business in the Netherlands. It also is possible to obtain a so-called zeilbewijs (sailing license) which permits the sailing of passenger ships in inland waters.

Nowadays you see charter in the Netherlands is a mature business.

The private business is not so well organised yet.



24. And now I come to the last part: the private business. I told you that in 1953 the first association was founded. The first members were the old traditional yachts of the Netherlands. Typical yachts with round bows, more or less flat-bottomed and with leeboards. This picture shows a so called boeier.



25. Here an other example of the typical Dutch heritage of yachts. More owners with traditional boats became member of the association. The interest for our maritime heritage did increase and every one with an old ship wanted to be a member. In the beginning all ships were accepted, later the association started with a register with very narrow defined characteristics.

Anticipating on the market naval architects designed new boats based on the typical Dutch lines, but faster or with more space and well equipped accommodation for the whole family. They wanted that these ships would become member of the association too. You 'll understand that this practice sometimes gave discussions about acceptance.



26. In the sixties, I told you already that young people did buy wrecks and did restore them. This group doesn't like to join the rules of the first association. There was the start of a new club, only for wooden fishing ships, like this better. Till nowadays you can only be a member if your ship is in an authentic way restored and the sails are from cotton. No artificial material is accepted.

bibRIA

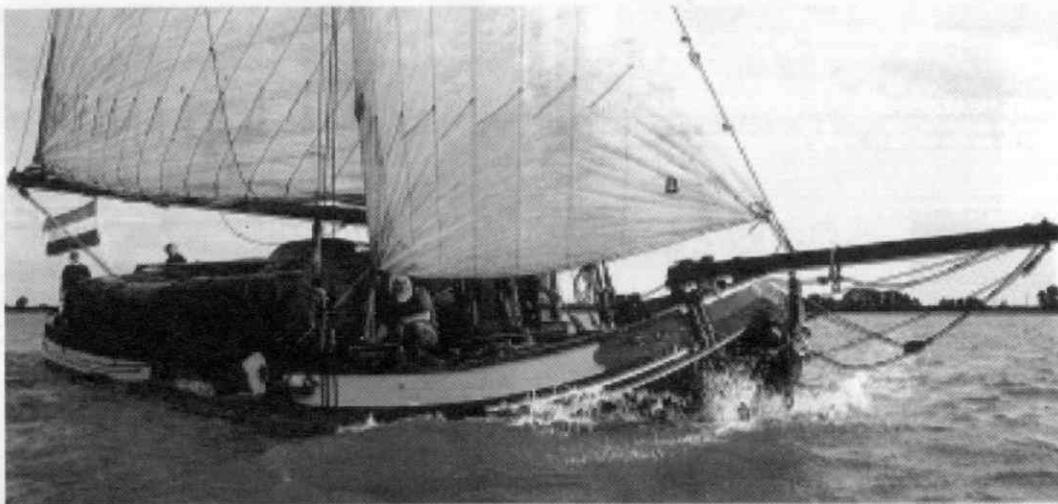


27. In that period other youngsters fell in love of the traditional barges.



28. They bought it as a cheap house and a lot of them started a new business in chartering others did restore them because they are fascinated by the old way of living. They really did monumental work. The charter skippers separate from the private owners. So from that moment on there were two streams in Holland.

All the nearly eight hundred barge skippers united together in a third association. Here you see such a living on board of a barge.



29. Some skippers did get back so far in the past that they did experiences with loading peat on board and bring that to festivals in Holland.



30. In some cases very traditional.

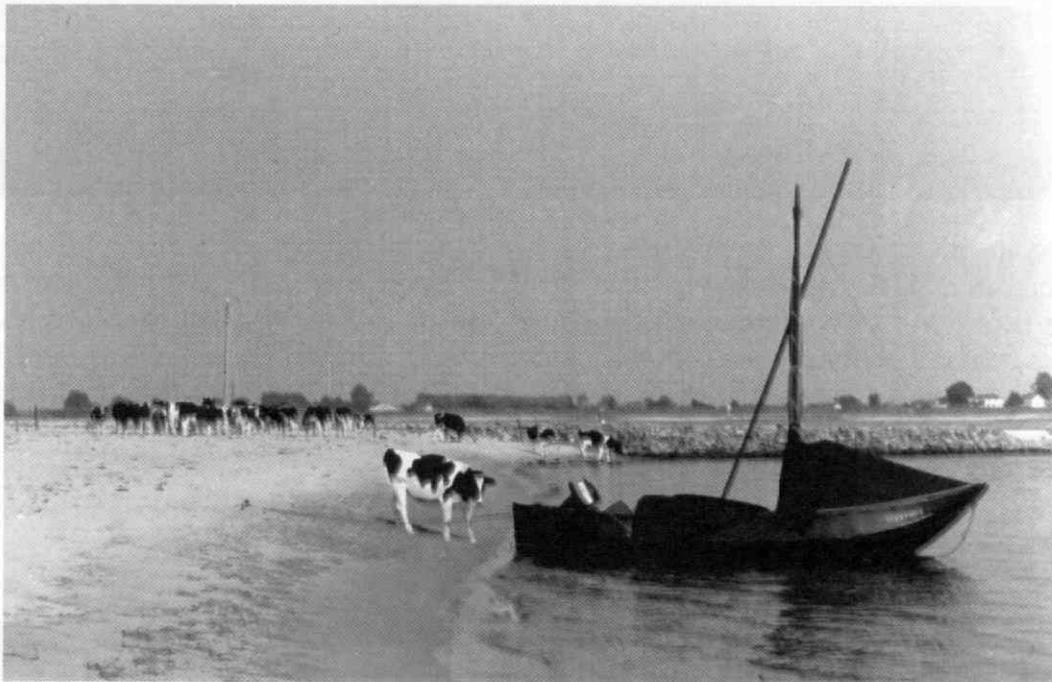
biBORIA



31. At the moment not only sailing barges are accepted as members also traditional motor barges are in the group.



32. At the moment there exist thirteen associations. They represent some types which I will show you shortly.
Here a member of the tugboat association.

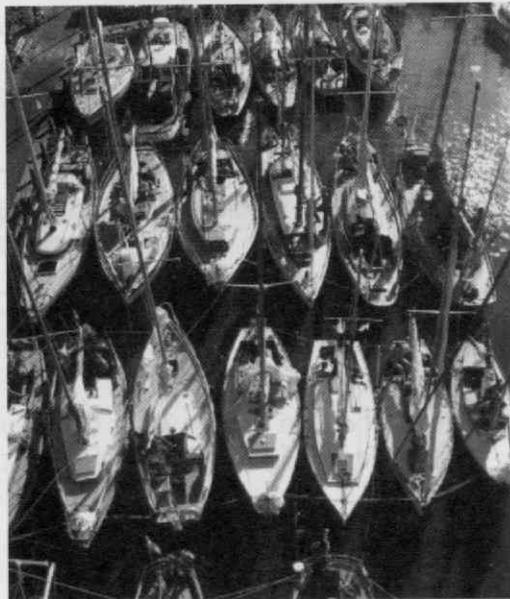


33. A salmon fisher from the river district.

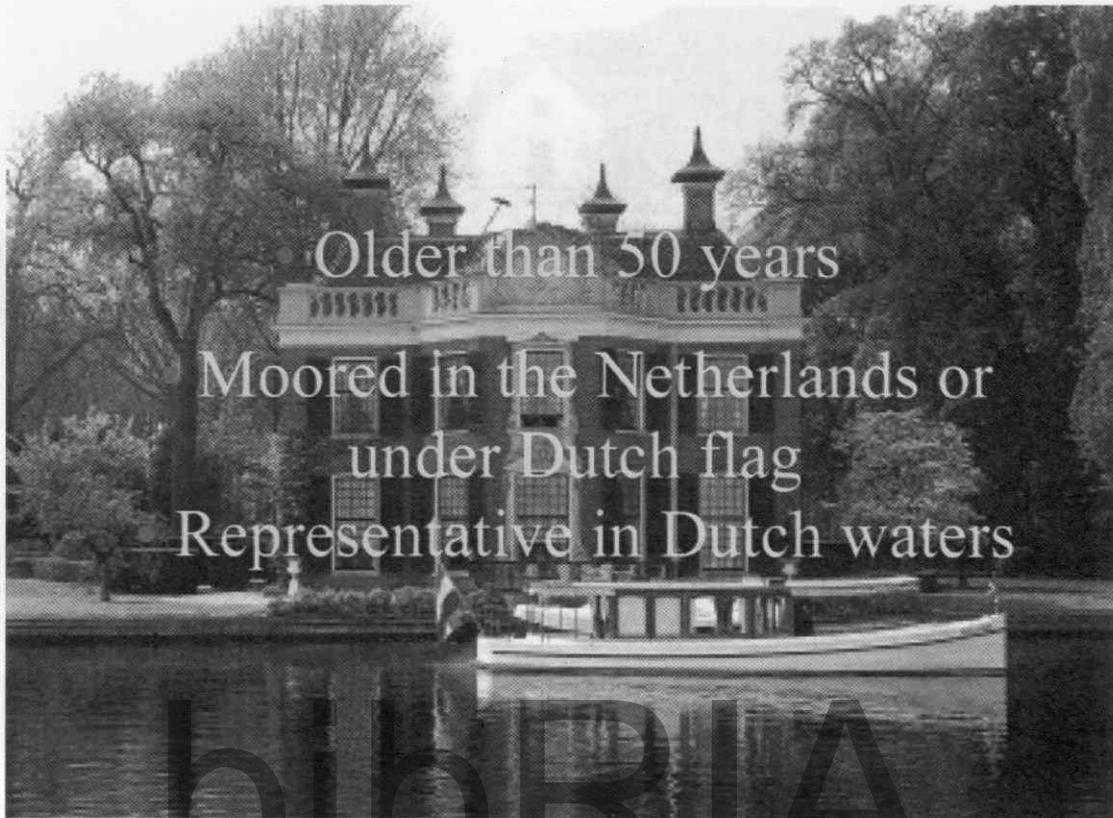


bibi RIA

34. Here together during a gathering.



35. Most of the ships that I did show were craft ships who got a second live. There are also associations who did take care for classic-lined sailing yachts.



36. Or for classic motor yachts, like this wonderful shaped example.

One of the purposes for associations is to collect knowledge for restoration and be aware that members did restore in the right way.

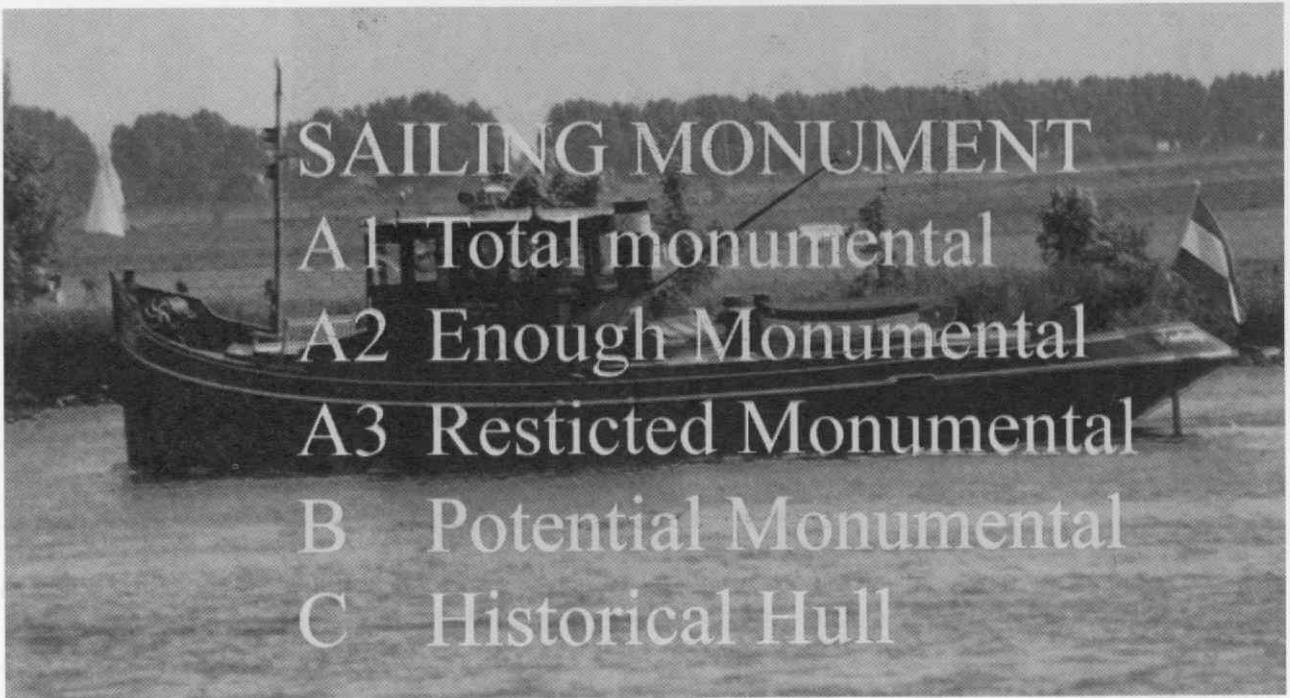
An other purpose is to look for help for the preservation costs. And what is easier than to ask money from government. The government did ask who are you, with how many are you and why to spend money for your ship and not for an other? The government didn't have enough knowledge and put the ball back. For that reason a federation, the federation of old Netherlands vessels (FONV) was set up twenty years ago.

This federation is now the official umbrella organisation over thirteen associations which I mentioned before. Her tasks are registration, publication, fundraising and advising for all the traditional ships in the Netherlands.

In the end of 1989 the discussions did start. After a lot of discussions criteria were laid down for a National Register of Sailing Monuments.

The most important criteria are:

- A ship must be older than fifty years. The age of fifty years or older has been chosen consciously so that we follow the history. You have to realise that after 10 years the first polyester yacht could be judged as a monument.
- The ship must be moored in the Netherlands or sailing under Dutch flag, because it is a National Register.
- The type must have been a normal representative in the Dutch waterways. Fifty years or more ago.



SAILING MONUMENT
A1 Total monumental
A2 Enough Monumental
A3 Resticted Monumental
B Potential Monumental
C Historical Hull

37. If a ship does comply to the main criteria, then a ship can be inscribed as a Sailing Monument. Sailing monuments have to be divided in three categories.

- A1 Total monumental
- A2 Enough Monumental
- A3 Restricted Monumental

All ships who are not inscribed as Sailing Monument can be marked as a historical hull. Category C. Ship owners who had a adopted restoration plan, so far that they are not a C Category after that reconstruction are Potential Monumental. Category B.

All Sailing Monuments receive when certificated a blue pass and the Historical Monuments a grey one.

In the board of the National Register every association has one expert. They do judge the rules, criteria work etc. I have to tell that all is done by volunteers.

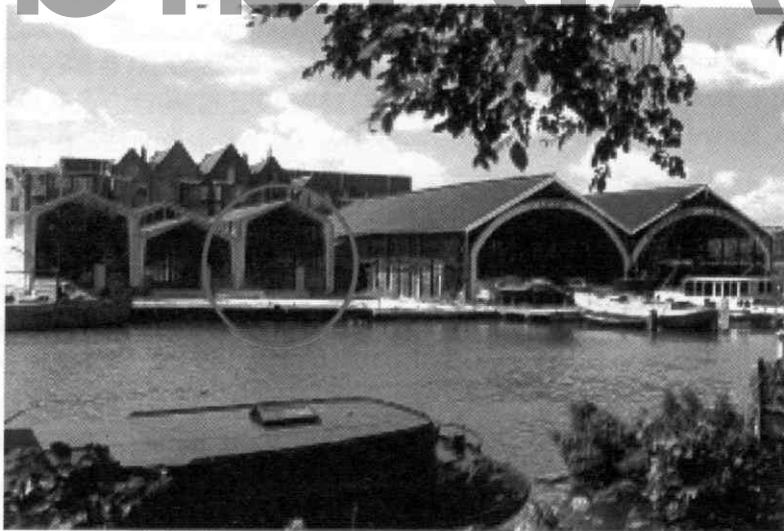
The government did pay only for some administration fees.



38. Since one year every sailing monument gets a flag. A sign for the public to show them that a monument is sailing by. Captains are very keen to run up this flag.

At the moment, just a week before, number 2000 has been registered. And 828 of them have been marked as a sailing monument.

We are now so far that we are looking forward to get tax facilities. For example lower VAT for restoration and maintenance costs or tax-free moorings and lower price for diesel oil. That is what we ask for the effort that we did for making this register.



39. Also we did ask for a financial support for our office. Since January we are happy with an office in the centre of Amsterdam. There we are working together with associations of the whole field of mobile monuments (buses, trains, aeroplanes etc.) and the industrial heritage sector. That comes about the support of a private cultural charity fund. This fund did support us for the housing and office facilities.

After twenty years we reach now a new stadium for the federation. And we hope that it will be the way to preserve our sailing past.



40. Of course there are many other topics to tell here. But only this last one I like to explain: the museum harbour.

In many towns there are good cooperation's between skippers and local authorities. And more and more the authorities like it very much to moor the traditional fleet on touristic spots. The sign Sailing Monument is therefore a practical instrument.

Where till twenty years ago the harbour authorities exclude the traditional fleet, because they think people who live on board are hippies or tramps, there they are nowadays cordially inviting them to come. Here you see the museum harbour in Amsterdam. We clearly are in the right way.



41. After twenty years we reach now a new stadium for the federation. And we hope that it will be the way to preserve our sailing past.
Thank you for attention.

Curriculum Vitae:

Theodo Fruithof

More than twenty years curator in the Maritime Museum "Zuiderzeemuseum" in Enkhuizen. There he was responsible for the maritime sector (a fleet of 90 boats and vessels, hundreds of nets and sails, etc.). One of the initiators, designers and creators of the maritime open-air museum, opened in 1983.

Since six years independent as consultant and organiser like pavilions during Brest, Sail Amsterdam.

Advisor of (international) maritime TV documentaries.

Organiser of the annual Trade for Classical Boats & Ships. (2001 fifth edition).

Editor oldest traditional maritime magazine "Spiegel der Zeilvaart".

Adviser and member of the board of the Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (Federation Traditional Dutch Fleet) FONV, the Dutch umbrella organisation.

President of the FONV- Restoration Committee.

Secretary of the European Maritime Heritage. (EMH)

Summary:

In Holland thousands of traditional boats and vessels are left and many are reconstructed based on old types. More than five hundred vessels are used for charter, a real business and an interesting tourist market.

The private sector preserves a lot of hulls. Thanks to a registration many of them are Sailing monuments.

All these activities are initiated by private persons. Only for some museum collections or very special vessels public money is spent.

The goal for the future is not to collect public money for restoration but to offer tax-facilities, tax-free moorings and a contribution for the professional organisation. The national and European governments have to adopt a favourable policy too.

That is our way to reach a healthy survival of the maritime heritage as a living culture.

O ENQUADRAMENTO DAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS

Lucílio Toscano

Antes de dar a palavra aos distintos conferencistas gostaria de fazer uma pequena introdução ao tema. Isto porque como Capitão do Porto tenho acompanhado de perto toda a evolução de enquadramento das embarcações tradicionais nesta Região.

As embarcações tradicionais mais representativas na Região, concretamente na área de jurisdição da Capitania do Porto de Aveiro (que inclui toda a Ria de Aveiro) são os "Meia-Lua" (Arte Xávega), o Mercantel e o Moliceiro.

As embarcações de **Arte Xávega** são embarcações tradicionais que continuam a ter a utilização para a qual foram concebidas. Nos últimos 20 anos a arte xávega foi quase extinta, mas com o advento da motorização das embarcações, regista-se ultimamente um incremento na actividade. Nesta data estão registados na Capitania de Aveiro 21 barcos de xávega. Prevê-se que nesta região, no futuro próximo, este número não se altere substancialmente.

O **Barco Mercantel**, também conhecido como barco saleiro, utilizado no transporte de sal entre Marinhas, pode considerar-se em grande declínio de actividade. Das 276 Marinhas de Sal existentes há 50 anos atrás, restam apenas 14. Pelas suas características, comprimento (em média de 18 metros),

tonelagem de arqueação, e pela contínua extinção das Marinhas de Sal, esta embarcação será, de entre as restantes tradicionais, aquela que terá maior probabilidade de desaparecer no futuro próximo.

Finalmente o **Barco Moliceiro**, certamente aquele que é o alvo principal desta evocação e que pela sua história, pela beleza das suas formas e pintura e pelas suas características náuticas, constitui a embarcação tradicional mais representativa da Ria de Aveiro.

Descendente dos barcos canoas de tábuas, do tipo mesopotâmico para alguns, para outros terá uma outra descendência, nomeadamente a árabe, conforme opina Jaime Cortesão na sua obra "*Os Descobrimientos Portugueses*"; o barco moliceiro foi o barco destinado à colheita e transporte da vegetação da Ria de Aveiro (Apanha do Moliço).

Actualmente é utilizado no transporte de pessoas, mercadorias ou gado e também na actividade Marítima-Turística.

Em actividade existem neste momento registados na Capitania do Porto de Aveiro cerca de **35 Moliceiros como Auxiliares — Apanha de Moliço** (efectuando outras tarefas como transporte) e **4 como Auxiliares na actividade Marítimo-Turístico**.

Há cerca de 70 anos atrás, por volta de 1935, estavam registados na Capitania de

Aveiro cerca de 1000 Moliceiros, todos eles exercendo a actividade da apanha do moliço. Em 1955, há pouco menos de 50 anos, empregava-se na apanha do moliço na Ria de Aveiro, cerca de 791 moliceiros.

Uma pergunta que se coloca é qual irá ser o futuro do barco moliceiro, uma vez que não faz mais sentido, nos tempos que correm, voltar a utilizá-lo na apanha do moliço. A actividade de transporte de pessoas, mercadorias ou gado terá certamente os dias contados na Ria de Aveiro!

Resta-lhe, na minha opinião, a sua utilização nas actividades culturais, de lazer e turísticas.

Para o efeito é necessário que aquelas embarcações quer as construídas de raiz com os desenhos das velhas embarcações, quer as embarcações, antigas ainda existentes, possam ser registadas como embarcações auxiliares na Actividade Marítima-Turística, ou simples-

mente possam ser registadas na Marinha de Recreio.

A hipótese destas embarcações serem registadas na Marinha de Recreio foi recentemente viabilizada pelo Instituto Marítimo Portuário.

Nestas 2 utilizações referidas do Barco Moliceiro, a da sua utilização na Actividade Marítima-Turística como embarcação auxiliar, ou a da sua utilização como embarcação de recreio, existem algumas diferenças importantes. A principal prende-se com o facto de a primeira, a auxiliar marítimo-turística, utilizar as embarcações com fins lucrativos ou de promoção turística. No recreio as embarcações são utilizadas, em regra, sem fins lucrativos, e para fins culturais e de lazer ou nos desportos náuticos.

Não me queria alongar muito mais, os Senhores Conferencistas estão certamente ansiosos para proferir as suas alocuções!

A ICONOGRAFIA NÁUTICA DE LISBOA

Júlio Piscarreta

Só alguns olhares mais atentos de quem anda a pé, pelas ruas de Lisboa, pode descobrir estes símbolos discretos nos lugares mais escondidos do labirinto citadino, algumas deterioradas pelo tempo, outras bem conservadas.

Estas lápidas são memórias, qual museu ao ar livre, que nos mostram a gesta das gentes lusitanas no seu arrojo de descobrir e de dar novos mundos ao mundo.

Nesses padrões, a maioria das embarcações, apresenta o lado estibordo, talvez reportando-se à chegada a Lisboa do corpo de S. Vicente, a bordo de uma barca, cuja representação no brasão da cidade também é a do lado estibordo. As esculturas em belos relevos seguem a evolução das mesmas: barcas, naus, galeões, galeras e brigues.

No entanto, estas últimas não se apresentam em relevo, mas apenas gravadas e pintadas a preto. O brasão da cidade de Lisboa está ligado a esta tradição.

Um navio, simbolizando o que transportara para Lisboa as relíquias de S. Vicente com um ou dois corvos, passou desde data incerta a ser adoptado como distintivo da cidade, No século XII, aquele distintivo adoptar-se-ia para escudo das armas de Lisboa.

O mais antigo documento que se conhece do distintivo municipal é o padrão do chafariz

do Largo do Andaluz (ano del336), onde se vê "uma barca e dois corvos", de acordo com a tradição do tipo de navio que deve ter transportado para Lisboa as relíquias de S. Vicente.

Existem numerosos exemplares de naus em relevo; dos séculos XV, XVI, XVII e XVIII, galeões dos séculos XVI, XVII e XVIII e galeras do século XIX. Neste último, voltou-se a representar em relevo as naus, as barcas e também galeras nas edificações municipais, bem como alguns edifícios particulares dos anos 40 e 50, porém já sem os corvos.

Do conjunto da iconografia com naus, são de salientar a Rua do Costa que tem 10 exemplares numa pequena extensão e a Rua Prior do Crato com 8. Alguns dos padrões colocados na Rua de S. Vicente, na Rua do Terreiro do Trigo e na Rua do Benfornoso foram colocados mais alto, ao nível do 2º andar. Os restantes padrões encontram-se ao nível de rés-do-chão, da sobre-loja e primeiro andar.

Nos diferentes padrões representando o emblema da cidade, figuram variados tipos de navios, nos quais deixam de existir, por vezes, os corvos tradicionais. Em alguns exemplares há um corvo e noutros dois.

Na variedade de embarcações representadas nas paredes, aparece a ingenuidade e a fantasia dos artistas que os executaram, encontrando-se porém exemplares valiosos para o estudo da arqueologia naval.

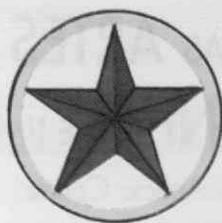
A ICONOGRAFIA NAUTICA DE LISBOA

The first part of the book is devoted to a general survey of the history of the port of Lisbon, from the time of its discovery by Vasco da Gama in 1498 to the present day. It then proceeds to a detailed description of the various buildings and monuments which have been erected in the city since the discovery of the sea route to India.

The second part of the book is devoted to a description of the various buildings and monuments which have been erected in the city since the discovery of the sea route to India.



bibRIA



5^o

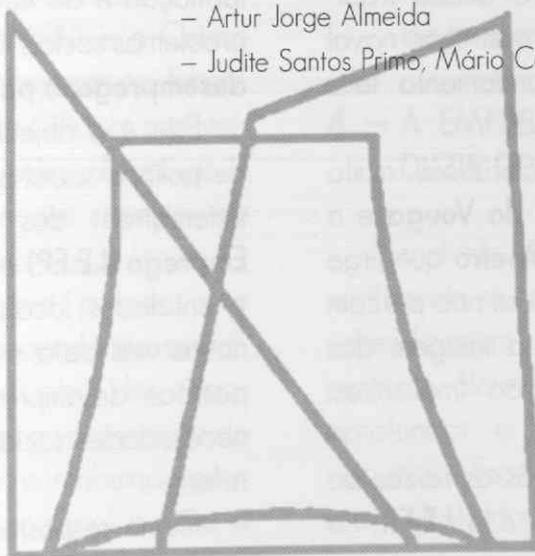
PAINEL

O LUGAR DAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS NO SÉCULO XX

biblioteca

• PARTICIPAÇÕES DE:

- Acácio Conde
- Artur Jorge Almeida
- Judite Santos Primo, Mário Canova Moutinho



MANUTENÇÃO DAS ARTES E DAS PROFISSÕES — UM TESTEMUNHO E UMA EXPERIÊNCIA

Acácio Conde

1. — CONTEXTO E RAÍZES DE UM PROJECTO

Como breve introdução do tema proposto abordado nas perspectivas do **emprego** e da **formação profissional**, importa salientar que a iniciativa e o entusiasmo que a Associação dos Amigos da Ria e do Barco Moliceiro (AMIRIA) colocou na organização deste 1º Congresso Nacional, radicam nas preocupações que subscrevemos inteiramente e que apontam para a necessidade e urgência da preservação do riquíssimo património náutico e de uma herança milenar em perigo.

Efectivamente, a importância histórica da actividade dos estaleiros de carpintaria naval artesanal, profusamente disseminados pelo litoral português, é a verificação de flagrantes riscos de extinção de artes e ofícios tradicionais ligados à náutica e à construção naval em madeira parecem ser fundamento feliz para o lançamento da iniciativa.

Por outro lado, as características muito peculiares da **Bacia Lagunar do Vouga** e o património natural da **Ria de Aveiro** que urge defender e preservar para que se não percam os valores e as tradições e a imagem das embarcações típicas da região (moliceiros, mercanteis, saleiros,...).

É neste contexto e são estas as raízes da colaboração entre a **AMIRIA** e o **I.E.F.P.**, no

domínio da formação profissional com vista ao aproveitamento dos saberes existentes sobre a actividade da construção naval artesanal e à criação de novas oportunidades de trabalho, em cujo renascimento se justifica continuar a investir.

2. — MERCADO SOCIAL DE EMPREGO - "ACÇÕES E RESPONSABILIDADES PARTILHADAS"

A permanente procura de soluções alternativas para a (re)integração sócio-profissional de pessoas desempregadas em actividades dirigidas a necessidades sociais não satisfeitas pelo normal funcionamento do mercado de trabalho representa, em si mesmo, um precioso contributo para a resolução de problemas de formação e de emprego e de atenuação de problemas sociais actuais, como o combate ao **desemprego**, à **pobreza** e à **exclusão social**.

Este é o objectivo essencial das medidas de política social que justificam a intervenção sistemática dos **Serviços Públicos de Emprego (I.E.F.P.)** em parceria com os agentes e entidades locais que ajudam a encontrar novas vias para a promoção da inserção de pessoas desempregadas e a satisfação de necessidades sociais diagnosticadas, como se referiu.

Como respostas directas mais adaptadas

a esta realidade, no âmbito do **Mercado Social de Emprego**, foram criados dois programas - **Escolas-Oficinas e Empresas de Inserção** - que, de algum modo, se podem completar, atingindo o público-alvo já mencionado e melhorando globalmente o surgimento local de novas oportunidades de obtenção de qualificações profissionais e de novos postos de trabalho em perfis profissionais deficitários no mercado.

Assim, a título exemplificativo, refere-se que, ao longo do ano 2000, cerca de **65.000** pessoas em todo o País beneficiaram da participação directa em acções do Mercado Social de Emprego, sendo **5288** em escolas-oficinas e **3109** em empresas de inserção.

3. - A ESCOLA-OFICINA DA AMIRIA - "DO ENCONTRO DA ALMA COM AS RAÍZES DO PAÍS"

O sonho da criação de um estaleiro de carpintaria naval artesanal e a defesa do legado dos "velhos mestres", face à ameaça do seu desaparecimento, foram as razões principais que conduziram a AMIRIA e o Centro de Emprego de Aveiro a cooperar no lançamento do projecto da Escola-Oficina, aproveitando-se, assim, atingir aqueles objectivos e otimizar o aproveitamento das sinergias de animação cultural destes dinamismos locais.

O projecto nasceu para proporcionar qualificação profissional adequada ao exercício de uma actividade no domínio dos ofícios tradicionais relacionada com a valorização do património natural e cultural, contribuindo para o desenvolvimento local e regional e para a

criação futura de novos postos de trabalho.

Foram seus destinatários jovens desempregados ou à procura do 1º emprego e desempregados de longa duração inscritos no Centro de Emprego, tendo sido concedidos à AMIRIA **apoios técnicos e financeiros** destinados:

• À Formação

- Despesas de formação, participação na amortização de equipamentos, co-financiamento de matérias-primas.

• Aos Formandos

- Formação teórico-prática (12 meses), bolsa mensal e subsídios diversos (alimentação, transportes e outros), certificação das qualificações e competências adquiridas.

• Após a Formação

- Apoios à contratação e apoio à criação de auto-emprego e de micro-empresas

4. - A EMPRESA DE INSERÇÃO - "PRODUZIR SOLIDARIAMENTE"

Concluído o projecto da Escola-Oficina e verificando-se que, apesar do sucesso da aprendizagem ministrada e dos resultados positivos alcançados, se tornaria importante aprofundar e melhorar os conhecimentos adquiridos face à complexidade da profissão e à multiplicidade de tarefas inerentes ao seu

desempenho, com perfeito domínio das técnicas transmitidas pelos mestres e formadores, foi encarada a alternativa de viabilizar a aprovação de um projecto de Empresa de Inserção, igualmente no domínio da Carpintaria Naval Artesanal o que permitiria colmatar aqueles aspectos que acima se referiu.

Assim, existindo perspectivas de esperança no renascimento de um mercado para o sector, dinamizado localmente pela **AMIRIA** e por diversas **autarquias**, face às novas preocupações emergentes da necessidade de defesa do património ambiental, foi entendido justificar-se a aplicação de medidas de **política activa de emprego** disponíveis e dirigidas ao aperfeiçoamento profissional dos ex-formandos da Escola-Oficina, com vista à sua plena inserção sócio-profissional no mercado de trabalho.

Também, neste contexto, os objectivos a alcançar radicam no reforço da aquisição e desenvolvimento de competências pessoais, sociais e profissionais, adequadas ao exercício de uma actividade, promovendo o apoio à criação de postos de trabalho e estimulando o desenvolvimento sócio-local, combatendo o desemprego, a pobreza e/ou a exclusão social, com a inserção ou reintegração profissional dos trabalhadores, no final da intervenção.

O I.E.F.P., através do Centro de Emprego, tem vindo a conceder apoios **técnicos** e **financeiros** ao investimento, funcionamento (24 meses), estando prevista a atribuição de **prémios de integração** pela criação efectiva de postos de trabalho no final do período de profissionalização dos seus trabalhadores abrangidos pelo projecto.

5. – BALANÇO E PERSPECTIVAS

Concluindo, parece ser correcto alimentar fundadas perspectivas que responsabilizam os promotores, saldando-se os resultados alcançados numa boa prática solidária de cooperação inter-institucional.

As preocupações de assegurar melhor **empregabilidade** e mais **sustentabilidade do emprego**, num mercado de trabalho mais exigente em competências e qualificações, permitem alicerçar estratégias convergentes de exploração de novos filões e nichos da actividade económica, exigindo, por outro lado, medidas transversais de apoio à consolidação de actividades sectoriais, como a das artes e ofícios tradicionais.

O despontar de novos desafios ajuda a desbravar novos rumos para as economias locais, pelo que, no que respeita ao sector das artes e ofícios ligados à construção e reparação naval artesanal, será importante que, ao longo do país, surjam novos projectos e iniciativas, estimulando o não desaparecimento de profissões ancestrais (mestres, carpinteiros navais, forreiros, calafates,...) e das artes tradicionais da pesca de cariz local (arte xávega e majoeira); neste contexto, poderão ser igualmente importantes e muito positivos os contributos e esforços de intervenção do FOR-PESCAS.

A **certificação** de técnicas de construção, profissões e estaleiros navais artesanais, as questões ligadas ao licenciamento e regulamentação de embarcações tradicionais, aos apoios à criação de centros de construção e restauro, podem e devem assumir um carácter de relevância e de urgência, sob o risco de

todo o património existente se extinguir com remissão incontornável.

A existência de um **potencial endógeno local** de grande importância e actualidade, as iniciativas pioneiras a nível do **turismo ambi-**

ental e de lazer na Ria de Aveiro são exemplos que se espera se desenvolvam e frutifiquem no País, melhorando, como se deseja, a empregabilidade e a consolidação da herança milenar de que esta geração é fiel depositária.

bibRIA

EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS E TURISMO AMBIENTAL

Artur Jorge Almeida

O fenómeno turístico é, por definição, um fenómeno de interacção entre o homem e o meio. Importa, pois, que seja encarado de uma forma sustentada.

As cargas a que os ecossistemas, em áreas turísticas, se encontram sujeitos são, normalmente, muito elevadas, pelo que é fundamental minimizar os efeitos da actividade turística no meio ambiente.

Por outro lado, a importância do fenómeno turístico reveste-se de particular importância em países onde as condições climáticas, associadas a factores, como o custo de vida, constituem condicionantes positivas na qualidade da oferta, contribuindo, deste modo, para uma acentuada importância da actividade turística, no *ranking* das actividades económicas, possibilitando um maior equilíbrio na balança de pagamentos. É o caso de Portugal, onde as receitas do turismo são fundamentais, constituindo uma parte significativa do orçamento de Estado, contribuindo, além disso, para a criação de emprego com todas as vantagens sociais daí decorrentes.

O factor aleatório, é uma constante em termos turísticos. As modas, os interesses dos grandes operadores, podem condicionar fortemente as opções do público consumidor. A conjuntura internacional é um elemento fulcral no desempenho dos mercados. Estes têm-nos

sido favoráveis. Crises como a Guerra do Golfo, o conflito dos Balcãs (um antigo mercado fortemente concorrencial aos países de características mediterrâneas, entre os quais Portugal se pode enquadrar), o rapto de turistas nas Filipinas, o terramoto na Turquia, o agudizar do conflito israelo-palestiniano, são alguns exemplos de como os fluxos turísticos podem variar inopinadamente. Trata-se de casos em que o nosso País tem sido particularmente favorecido com os graves problemas que têm atingido alguns dos nossos mercados mais concorrenciais. Mas a situação pode-se tornar adversa. Cada destino turístico tem que se impor pela diversidade da oferta, pelo peculiar que lhe está subjacente. Há que encontrar a diversidade, os factores que lhe dão uma marcação fortemente diferenciada. Algo que torne os destinos turísticos diferentes do comezinho, dos Benidorms e Torremolinos, das Repúblicas Dominicanas e de outros destinos, normalmente terceiro-mundistas onde o turista se vê confinado a um universo limitado ao quarto, ao bar e à piscina do hotel.

O turismo sério, aquele que se preocupa pelo bem estar e valorização pessoal do turista, tem que lhe propor algo de diferente. Essa diferença tem que ser centrada na valorização de aspectos patrimoniais, seja de carácter natural, seja de carácter cultural. Há que valorizar o potencial endógeno e aumentar as

sinergias. Torna-se fundamental uma interação entre as mais diversas entidades públicas e privadas no sentido de proporcionar uma qualidade de oferta que faça com que as pessoas prolonguem a sua estada na Região.

Por outro lado, há que potencializar o contacto entre o homem e o meio ambiente, para que, numa perspectiva pedagógica, o homem se vá compenetrando dos valores ambientais, apreciando a natureza e estabelecendo com ela uma relação mais íntima, que o conduza a uma maior qualidade de vida, o que só é possível com o respeito pelos valores ambientais.

O barco moliceiro traduz essa feliz simbiose entre a natureza e a cultura. A feliz expressão de Clara Sarmento, que deu nome ao seu livro "Quadros flutuantes", traduz bem a imagem dos barcos moliceiros como representação pictórica da arte popular. Os barcos moliceiros são galerias de arte onde a arte popular, na sua mais pura essência, está patente. O povo ribeirinho na sua mais genuína representação cultural, onde o naif não é ingénua, antes mostra a profundidade da alma e da cultura de um povo.

Quando falamos de barcos moliceiros, falamos, também, da generalidade das embarcações tradicionais, em que a Ria é fértil, e que constituíram, durante séculos, uma mais-valia no tecido económico da região. O barco era não só o instrumento de trabalho, mas também o veículo utilitário que permitia uma deslocação fácil das pessoas.

Com as alterações do modo de vida das gentes ribeirinhas e todos os demais factores que são sobejamente conhecidos, os barcos deixaram de ter o uso tradicional e tornaram-se aparentemente obsoletos. Importava, pois,

dar-lhes outro uso.

Por outro lado, ao ser-lhes dada outra utilização, estamos a contribuir para a sua preservação, evitando que desapareçam como, infelizmente, já aconteceu a muitas embarcações tradicionais do nosso País.

São conhecidos alguns casos de sucesso na recuperação de embarcações em vias de desaparecimento. É o caso, por exemplo, dos barcos do Tejo e do Sado.

Foi, também o que aconteceu na Ria de Aveiro com o ressurgimento do barco moliceiro que, há alguns anos atrás, muitos consideravam estar num processo inexorável de extinção.

As embarcações tradicionais permitem a sua utilização em percursos turísticos de natureza.

A aposta na Festa da Ria, os prémios dados como incentivo à pintura, permitiram que o barco moliceiro fosse olhado de outro modo; o aumento da quantidade de barcos, que de ano para ano foram participando, criando uma nova imagem de dinamismo que, associada a outras festas, onde o barco moliceiro e outras embarcações da Ria têm merecido destaque, fizeram com que o efeito de bola de neve fosse surgindo. Os esforços das autarquias e de outras entidades públicas e privadas renovaram a imagem dos nossos canais e esteiros, tornando-se a ver vistosas embarcações onde já quase só se viam esqueletos apodrecidos, ou um inquietante vazio.

Mas o aproveitamento turístico das potencialidades ambientais da Ria, passa por uma intervenção em termos de requalificação de antigos cais abandonados ou semi-aproveitados, criando condições de fruição de espaços

de lazer junto à Ria, com a possibilidade de locais vocacionados para a observação da avifauna. Noutros locais o aproveitamento de infra-estruturas já existentes ou a realizar para pequenos núcleos museológicos onde o visitante tome contacto com as actividades tradicionais ligadas à Ria será uma forma excelente de divulgação cultural. São já conhecidos alguns projectos e espera-se que, num futuro não muito longínquo, se tornem realidade.

A par disso, a Reserva Natural das Dunas de São Jacinto, como local privilegiado de visita ambiental, pode ser acedida por barco, tornando-se um interessante motivo de pacote turístico.

Muitos portugueses não conhecem a Ria de Aveiro, como o enorme acidente geográfico que é na realidade. Para muitos, a Ria reduz-se aos canais que entrecortam a cidade de Aveiro. Possivelmente, até só ao Canal Central. Não imaginam que tem próximo de cinquenta quilómetros de extensão. Por essa razão, a Região de Turismo Rota da Luz tem feito um grande esforço promocional na divulgação da Ria como o grande espaço de água que é. Uma riqueza ímpar em termos de ecossistema.

Mas a imagem da Ria tem que ser uma imagem de colorido e animação. A animação da Ria é dada pelos barcos, quantos mais barcos tivermos a sulcar as suas águas mais interessante se torna. Daí que os passeios em barcos tradicionais são uma mais-valia em termos de oferta turística. São a forma ideal, e a mais atractiva, de o turista tomar contacto com a maravilhosa realidade da Ria de Aveiro. O

ideal seria que o fizesse à vela. Temos que ser realistas e aceitar que tal situação não é economicamente rentável nem sequer praticável. Todavia, só quem teve a sorte de usufruir dessa experiência, poderá fazer ideia do que é sentir o silêncio da Ria, apenas entrecortado pelo deslumbrante ruído do vento a bater na vela.

Mas, mesmo que acompanhado pelo quase que imprescindível motor, o turista sai maravilhado do contacto com a Ria. E esse é o melhor cartão de visita que uma Região pode ter. Um turista que regressa a casa encantado com o local onde passou as suas férias é o maior embaixador e divulgador desse local. E muitas vezes regressa, ano após ano. Nas conversas com as amigos cria neles um desejo de conhecer, e essa é a melhor promoção turística que pode haver.

É por isso que todo o esforço que todos nós temos feito para preservar a natureza, os espaços de água, as embarcações tradicionais não tem sido em vão. Os resultados estão já à vista e temos a certeza de que o futuro é risonho. Bem hajam pois, porque com a vossa dedicação têm conseguido preservar um legado valiosíssimo que importa transmitir aos vindouros.

Artur Jorge Almeida

Licenciado em História (variante de Arqueologia) pela FLUP

Técnico Superior Principal da Região de Turismo Rota da Luz

O ECOMUSEU DA MURTOSA

Judite S. Primo, Mário Canova Moutinho¹

"Um ecomuseu é um instrumento que um poder público e uma população concebem, fabricam e exploram conjuntamente. Deste poder, com os técnicos, as facilidades, os recursos que lhe proporciona. Desta população, segundo suas aspirações, sua cultura, suas faculdades de aproximação. Um espelho no qual essa população se observa, para reconhecer-se nele, onde busca a explicação do território a que está unido, junto das populações. Um espelho que essa população apresenta a seus hóspedes para fazer-se compreender melhor; em respeito a seu trabalho; seus comportamentos; sua intimidade"
J.H. Rivière.

Tão importante como expor os diferentes aspectos da programação museológica deste projecto, é necessário desde já e em nosso entender fazer a apresentação, ainda que sumariamente, dos principais conceitos que sustentam as opções tomadas.

Estes conceitos são frutos do pensamento contemporâneo, em particular no campo da Museologia, pois pensamos que não faz sentido embasar o projecto em fórmulas que já não correspondem às necessidades do mundo actual.

Reconhecemos que no mundo em mudança a Museologia também se transforma continuamente.

Para nós, a utilização do conceito de Ecomuseu é resultante desta tomada de consciência, mesmo sabendo que já hoje se consideram várias categorias de Ecomuseu: **Ecomuseu Tradicional** que mais não é que a criação de museu tradicional polinucleado e, como diria

Hughes De Varine, **Ecomuseu de Desenvolvimento**, o qual pressupõe a presença de várias preocupações, tais como:

1. A articulação do conjunto: População-Património-Comunidade;
2. O objectivo principal é o desenvolvimento integrado da região;
3. A sustentabilidade do projecto;
4. A valorização das identidades locais;
5. A valorização das vantagens específicas locais; e
6. A consolidação do exercício da Cidadania.

Estes seis objectivos têm por base uma reflexão que não pode ser ignorada por quem trabalha nestas áreas de actividades. Pensamos em particular em dois documentos, para nós essenciais, que são a Declaração de Santiago do Chile, promovida pela UNESCO e pelo ICOM em 1972, e a Declaração de Caracas, elaborada também no âmbito do ICOM em 1992.

¹ Centro de Estudos de Sociomuseologia da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias FCT Praxis XXI

- Que o museu é uma instituição a serviço da sociedade, da qual é parte integrante e que possui nele mesmo os elementos que lhe permitem participar na formação da consciência das comunidades que ele serve;

- Que o museu pode contribuir para o engajamento destas comunidades na acção, situando as suas actividades num quadro histórico que permite esclarecer os problemas da actualidade, isto é, ligando o passado ao presente, engajando-se nas mudanças de estruturas em curso e provocando outras mudanças no interior de suas respectivas realidades nacionais;

- Que a transformação das actividades dos museus exige a mudança progressiva da mentalidade dos conservadores e dos responsáveis pelos museus, assim como das estruturas das quais eles dependem; (in

Museologia e Património, Declaração de Santiago, Judite Santos Primo. Cadernos de Sociomuseologia n.º 15, 1999. ULHT.)

A referência a estes documentos pretende apenas assinalar que temos consciência de não estarmos a inventar o que já existe, e por outro lado, assentar o nosso trabalho na reflexão elaborada por pessoas e instituições que dedicaram ou dedicam a sua vida e obra às questões do desenvolvimento sustentável. Ignorar este pensamento é ignorar o pensamento museológico contemporâneo num mundo cada vez mais global e onde o local se vem afirmando cada vez mais.

Neste quadro, é evidente que o Ecomuseu da Murtosa (o PDM já previa um Museu potencializador dos recursos do Município),

tem por base duas dinâmicas que se articulam há séculos e que mais não são que as pessoas e o território da Ria. Espaços e lugares de afirmação e reafirmação de memória, saberes e aspirações

Mas tudo isto passa por uma atitude e postura que resumidamente são orientadas no sentido da gestão participada do relacionamento baseado no diálogo e na abertura da C.M. da Murtosa para assumir novas formas de gerir o futuro Ecomuseu. Um permanente diálogo, estabelecido no sentido que lhe é dado pelo pensamento de Paulo Freire.

Assim o Ecomuseu está sendo pensado como um instrumento de comunicação, de educação e de afirmação das comunidades locais.

Aliada a estas questões de fundo, (não há uma boa prática sem uma boa teoria que a fundamente...), devemos ainda colocar a questão da fruição ou seja do acesso aos serviços que o museu presta. É exactamente nesta acessibilidade, possibilidade de fruição, que se pode avaliar do sucesso ou insucesso do programa do Ecomuseu.

Assim temos como pano de fundo o seguinte:

1. Articulação: Património-População-Território;
2. Gestão participada e fundamentada no diálogo;
3. Entendimento do Ecomuseu como instrumento de comunicação;
4. Acessibilidade à fruição de serviços assim criados;

Neste quadro pensamos o Ecomuseu como uma instituição social, de cariz patrimonial,

prestadora de serviços, a qual deverá fundamentar a estruturação do seu programa museológico na definição desses serviços e que razoavelmente possa prestar com utilidade e com sucesso.

De forma genérica estes serviços serão os seguintes, admitindo naturalmente que possam vir a ser objecto de adequação àquilo que a experiência do dia a dia venha a indicar:

1. – Serviço de Exposição.

Deverão ser considerados quatro tipos de exposições:

a) – Exposição Permanente.

A Exposição Permanente poderá dar conta dos recursos do Ecomuseu, e apresentar os elementos introdutórios ao entendimento global do Concelho da Murtosa, pondo em evidência especificidades da região (arquitectura naval, fauna, flora, botânica, etnografia, economia...). Em particular inclui um parque naval para apresentação dos diversos tipos de embarcações tradicionais da Ria, e um Biodomo de ar-livre para apresentação e estudo do meio ambiente da Ria.

b) – Exposições Temporárias

As exposições temporárias terão prioritariamente por objectivo contribuir para o esclarecimento e reflexão sobre problemas da actualidade

c) – Exposições Itinerantes

Sobre as exposições itinerantes poderiam ser considerados os seguintes tipos:

- Adaptação e síntese de exposições temporárias;
- Exposições temáticas criadas por iniciativas própria ou por solicitação;

- Maletas pedagógicas para empréstimo aos estabelecimentos de ensino;
 - Exposições descartáveis para oferta.
- d) – Acolhimento de exposições

O programa expositivo do Ecomuseu poderá integrar exposições produzidas por outras instituições que se integrem na planificação geral, ou que traduzam a colaboração com outras entidades: Universidades, Instituto Nacional do Ambiente, Conselho da Europa, outros Museus...

2. – Serviço de Património

Este serviço terá por finalidade a inventariação e estudo do património cultural e natural existente na região e, de forma mais ampla, da documentação museológica entendida como sistema de gestão de património.

3. – Serviço de Informação Museológica

Este serviço terá por finalidade criar e manter um inventário sobre instituições museológicas afins, nacionais e estrangeiras. Os elementos recolhidos serão disponibilizados ao público, por acesso aos ficheiros, a bases de dados informatizadas, através de programa editorial e pela organização de viagens de turismo cultural.

4. – Serviço de Consultoria Exterior

Este serviço terá por finalidade disponibilizar um conjunto de competências profissionais em áreas a definir, capazes de produzir pareceres e elaborar estudos a solicitação exterior ou para serviço da entidade promotora.

5. = Serviço de Extensão Escolar

Dada a importância que a componente escolar tem ou deverá ter em qualquer programação museológica, este serviço terá por função a planificação, animação e aprofundamento da relação do museu com a comunidade escola-primária, secundária e superior - espírito do que Paulo Freire nos revelou.

6. = Serviço de Extensão Comunitária

Este serviço tem por objectivos aprofundar a relação do museu com o meio, acolhendo iniciativas exteriores, respondendo a solicitações, disponibilizando espaços, promovendo formação e apoio a outras instituições museológicas, em particular da região. A este serviço competirá igualmente a boa articulação com os agentes económicos da região nas áreas do turismo, do veraneio, das múltiplas fruições da própria Ria. Neste sentido terá particular destaque a oficina de construção naval dos Amigos da Ria.

7. = Serviço de Descoberta da Ria

Através da montagem de circuitos ecomuseológicos, programas de investigação e difusão, abrangendo em particular sectores etários, escolares e universitário. Neste ponto a Ria é entendida no seu todo, pelo que a programação das actividades deverá ser resultado de um bom relacionamento existente entre, em particular, com os municípios ribeirinhos.

As componentes do Ecomuseu da Murtosa

Para permitir a prestação de serviços e a realização das diversas actividades que desde já se prevê virem a integrar o essencial do seu programa museológico, o Ecomuseu da Murtosa será composto por um conjunto de espaços abertos e fechados, articulados entre si.

Especialmente o Ecomuseu é composto por dois elementos estruturantes, nos quais e através dos quais são cumpridas as suas funções essenciais e se promovem os serviços que na verdade lhe dão vida: **o Núcleo central, Circuitos ecomuseológicos e Núcleo de Newark.**

Núcleo central (a situar a Sul da Bestida)

1 Parque Náutico

- O Núcleo Central está organizado em função de um canal/cais perpendicular à linha da orla e que termina a nascente, numa praça de água. Neste canal e praça serão apresentadas as diversas embarcações tradicionalmente utilizadas na Ria, nomeadamente moli-ceiros, chinchorros, caçadeiras e mercantéis.

Em redor deste elemento central distribuem-se várias construções projectadas apenas com um piso, por razões de integração paisagística.

Edifício A – Acolhimento geral do núcleo, serviço de orientação, sala de apresentação do Concelho e da Ria. Neste edifício situam-se as áreas administrativas do Ecomuseu.

Edifício B – Sala de Exposição da Cultura Material, para a representação dos elementos mais representativos da cultura local. A identi-

ficação das diversas formas de pescar devem ser objecto de uma particular atenção, pois na verdade revelam um domínio importante da relação entre grande parte da população ribeirinha com a Ria e o Mar. (Trole, Galricho, Chincorro, Sertela ou Minhoqueiro, Chinha, Redenho, Berbigoeiro Xávega etc..)

Igualmente deve ser dada uma grande importância à agricultura e à sua relação com a apanha do moliço.

Outros aspectos da etnografia local devem ser apresentados. Nesta Sala da Cultura material as colecções serão provenientes do actual Museu Etnográfico da Murtosa e resultantes de novas incorporações, segundo política de aquisições a definir pela direcção do museu.

Sala para Exposições Temáticas/Temporárias, dedicadas em particular às questões de desenvolvimento do Concelho, à sensibilização e questionamento dos mais variados assuntos, segundo as necessidades e prioridades a definir posteriormente. As exposições apresentadas nesta sala são assim, pela sua natureza, aquelas que melhor permitirão ao Ecomuseu partilhar das aspirações da comunidade murtoseira, dando-lhe o relevo tantas vezes necessário à sua solução.

Edifício C – Oficina de construção naval dotada de passadiço, para possibilitar ao público a observação dos processos de construção/restauro de embarcações. É considerada igualmente como sala de carácter expositivo.

Edifício D – Sala para a reserva técnica do museu, serviços de documentação museológica, conservação de acervo, serviço educativo, e oficina de montagem de exposições.

Edifício Q – Casa do guarda, apartamento T3 com quintal.

Edifício O – Alojamento de grupos com 50 camas em sistema de camarata, três quartos para acompanhantes, instalações sanitárias e lavandaria.

Edifício E – Trata-se de um espaço polivalente onde serão disponibilizadas salas para as colectividades locais, salas de aulas, centro de documentação/biblioteca, e espaços expositivos dedicado à ecologia da Ria. Acesso ao Biodomo.

Edifício G – Biodomo de ar-livre, para a criação e apresentação de espécies faunísticas e botânicas da Ria em seu habitat "natural". Nele poderão ser observadas a vida natural da Ria, desde as aves mais características até aos seres microscópicos da fauna e da botânica, para além de lontras, anfíbios, répteis, peixes e insectos. No Biodomo serão previstos espaços de observação para apoio aos programas de educação ambiental/patrimonial.

No Biodomo serão aclimatadas espécies a seleccionar entre aquelas que geralmente são reconhecidas como parte do património ecológico da Ria (mamíferos, anfíbios, répteis, aves, peixes e invertebrados aquáticos, flora existente na águas, ilhas e sapais da Ria de Aveiro). Esta selecção deverá ser efectuada por especialistas das diferentes áreas, sendo natural o recurso à Universidade de Aveiro para este trabalho.

Trata-se de um espaço de forma semi-esférica devidamente dimensionado, tendo em vista a aclimação das espécies, situado no centro de um jardim, rodeado por um espelho natural de água, fechado em vidro

até à altura de dois metros, sendo o restante da cúpula em rede.

Este espaço exterior, que será o jardim da Laguna, terá como finalidade a familiarização dos mais pequenos ao meio lagunar. Permitirá, ainda, a sensibilização à pesca com diversos utensílios e a observação da fauna aquática. Nele serão criadas áreas de caniçal, juncal e arrozal, protegidas por sebes de salgueiros e amieiros, além de vegetação ripícola nas margens. Naturalmente que este espaço e a sua utilização não substitui os percursos interpretativos de descoberta ecológica, os quais compete ao Ecomuseu criar e manter em funcionamento regular.

Entre o Biodomo e a Ribeira de Pardelhas, passando pela Mamaparda, deverá ser criado um circuito destinado a velocípedes para o qual será utilizada a mota criada ao longo da orla.

Edifício J – Restaurante que serve de referência para a gastronomia local e regional

Edifício P – Hotel modular em piso térreo, de três ou quatro estrelas conforme os estudos vierem a indicar, com cerca de quarenta quartos, composto por pequenas construções com três quartos em média, bem como as demais áreas previstas pela legislação para equipamentos hoteleiros.

Completam o conjunto três espaços de diálogo, constituídos por pequenos anfiteatros com capacidades de dez a trinta pessoas.

A Poente do Biodomo localiza-se um espaço dedicado ao lazer, composto por parque de piqueniques, pequena área de campismo, piscinas e tanque de mergulho para apoio à Escola da Vida Marinha. O Núcleo Central é servido por quatro parqueamentos tratados

com o devido enquadramento paisagístico.

2 – Circuitos Ecomuseológicos.

Sendo o Ecomuseu uma instituição museológica organizada de forma polinuclear, já se encontram seleccionados os seguintes circuitos:

Circuito dos Museus da Ria

Circuito de Descoberta da Ria

Circuito do Património Arquitectónico e Monumental.

Circuito de Lazer e de Artesanato

De notar que sendo o conceito de Ecomuseu relacionado com a existência de pólos, pelo que geralmente se consideram como museus polinucleados, isto não significa que esses pólos devam ser geridos pelo Ecomuseu ou sua propriedade. Antes pelo contrário, os diferentes pólos podem não estar na dependência institucional do Ecomuseu, mas a ele estarem ligados por protocolos de cooperação com as entidades responsáveis.

Neste sentido, o Ecomuseu da Murtosa será antes de mais um factor de valorização e divulgação das riquezas ambientais e culturais do Concelho e da região.

3 – Núcleo ecomuseológico de Newark

Tendo em consideração que nesta cidade vive uma população de origem murtoseira de cerca de 10.000 pessoas, deverá ser estudada com as colectividades culturais da comunidade murtoseira de Newark a criação de um núcleo, cujos objectivos se enquadrem no projecto global do Ecomuseu da Murtosa. Este núcleo poderá receber uma colecção de cul-

tura material e algumas embarcações (moli- ceiro, caçadeira...) que serão geridas de acor- do com os desejos locais.

Ao núcleo competirá também apoiar o intercâmbio, aliás já existente, entre os dois municípios e promover o turismo cultural. Para a implementação deste núcleo deverá ser cri- ado um grupo de trabalho.

De forma articulada com estes serviços serão criados também:

a) – Gabinete para a sustentabilidade, cuja missão será a de apoiar as entidades públicas e privadas na identificação de oportu- nidades, fomentar o desenvolvimento turístico, melhoria de acessibilidade e transportes da Ria, prestações de serviços a entidades exteriores

b) – Gabinete de Imagem, que fará o acompanhamento, avaliação e promoção das relações do Ecomuseu com o exterior do Município da Ria. Cuidará da imagem do Eco- museu, do Município da Ria e definir e execu-

tar as acções necessárias ao seu pleno fun- cionamento.

Com base neste entendimento, foram elabo- rados os projectos de arquitectura para o Eco- museu e seus pólos de forma articulada com as opções do PDM e as acções em cursos na região, como seja o ordenamento da orla, pelo qual se valorizará todo o território.

Será uma arquitectura que albergará natu- ralmente as exposições e acervos, mas que sobretudo será um espaço que viabilizará o convívio, lazer e a aprendizagem. Sede de serviços e ponto de partida para novas descobertas.

Este projecto não é ambicioso, pois apenas pretende criar uma massa crítica e dinâmicas próprias, capazes de assegurar o seu fun- cionamento sustentado.

E, como todos os aspectos que focámos estão na verdade interligados, o Ecomuseu da Murtosa, poderá funcionar como um catalisador de energias, recursos e aspirações de toda uma comunidade local e ribeirinha.

AGRADECIMENTOS

CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO
Gabinete de Imprensa
Praça 13 de Junho — 4810-109 Aveiro

A Câmara Municipal de Aveiro agradece o empenho de todos aqueles que dedicaram o seu trabalho à organização do **1º CONGRESSO – BOMBORDO DAS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS**, bem como a todos os conferencistas e participantes.