



FOLHA INFORMATIVA

21-2017 / Setembro

PATRIMÓNIO E NATUREZA: AS EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS DO ESTUÁRIO DO TEJO



Ocorreu em 24 de Setembro de 2017 - no Auditório Tejo, sede social do 1.º de Maio Futebol Clube Sarilhense, em Sarilhos Pequenos -, o debate sobre *Património e Natureza: as Embarcações Tradicionais do Estuário do Tejo*. Estiveram representadas várias associações náuticas do *Arco Ribeirinho-Sul do Grande Estuário* que têm trabalhado meritória e abnegadamente para a defesa destas embarcações históricas. Desse acontecimento vos damos conta na presente *Folha* através da transcrição de partes significativas da relevante intervenção de André Fernandes, investigador do Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa, e membro da direcção da Associação Naval Sarilhense.

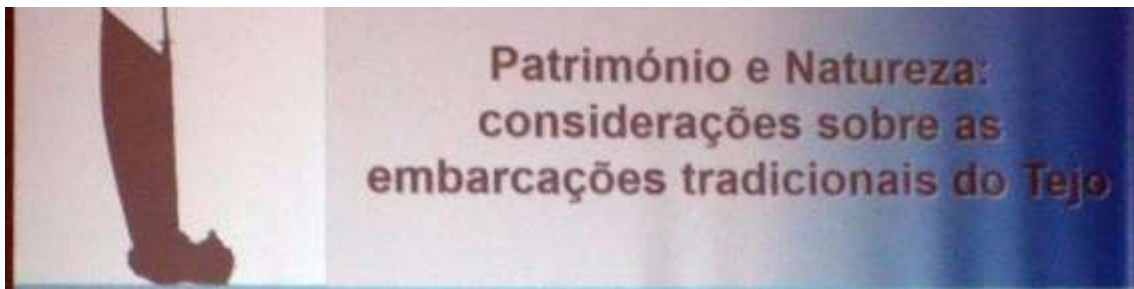
ÍNDICE

PATRIMÓNIO E NATUREZA : EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS DO ESTUÁRIO DO TEJO	2
ANEXO FOTOGRÁFICO	9



Embarcações tradicionais miniaturizadas e artefactos do valioso espólio da sede da Associação Naval Sarilhense

As temáticas escolhidas por André Fernandes foram desenvolvidas à volta do tema *Património e Natureza: considerações sobre as embarcações tradicionais do Tejo*.



Ouçamos o investigador:

Na contextualização do tema sobre *a preservação das embarcações tradicionais do Tejo*, sublinha-se a presença hoje de tantas associações ligadas a este valioso património histórico. Este debate é enquadrado na celebração das *Jornadas Europeias do Património*, uma iniciativa da União Europeia a que Portugal adere através da Direcção-geral do Património Cultural. A Associação Naval Sarilhense respondeu ao apelo do ano anterior e este ano volta a fazê-lo, com o tema conhecido das embarcações tradicionais, ligando-o ao património e à natureza.

Esta temática aqui apresentada integra uma investigação em curso sobre as embarcações tradicionais do estuário do Tejo que agora decorre na Universidade Nova de Lisboa – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas -, ao abrigo de um protocolo entre esta entidade e a Associação Naval Sarilhense, em vigor desde 2011. Temos três objectivos, (i) desenvolver um núcleo de competências no estudo das embarcações tradicionais, (ii) aprofundar o conhecimento sobre as embarcações tradicionais e (iii) promover e divulgar este património junto das comunidades, aliando sempre uma componente teórica de investigação com uma componente prática de aplicação dos conhecimentos entretanto adquiridos.



Esta temática agora apresentada integra uma investigação em curso sobre as embarcações tradicionais do estuário do Tejo

Quando falamos de embarcações tradicionais do Estuário do Tejo falamos de um dos mais ricos conjuntos patrimoniais da Europa Ocidental ligados às embarcações tradicionais. Por vezes não temos essa perspectiva, mas não é por isso que deixamos de ter um dos conjuntos patrimoniais mais ricos de toda a Europa e com uma extraordinária diversidade, embora não caibam hoje e aqui as explicações justificativas da existência dessa mesma diversidade. Temos as fragatas (infelizmente a última, a *Afonso de Albuquerque*, está a morrer no estaleiro naval do Jaime, em Sarilhos Pequenos), os botes, os botes do pinho, os botes de fragata, os botes de meia-quilha (de que se dá

como exemplo o *Pombinha*, igualmente a morrer no estaleiro do Jaime), as faluas, os varinos, os cangueiros, as canoas, os catraios e os barcos de água-acima.



Um pequeno bote, frente ao monumento aos Descobridores ¹



O bote do pinho ²

¹ Fonte: atlanticoazul.blogspot.com. Acedido em: 28-09-2017.

² Embarcação (...) destinando-se ao transporte de ramagens dos pinheiros, matéria combustível essencial para abastecer os imensos fornos dos padeiros que laboravam na capital. Fonte: <http://ocidadaoabt.blogspot.pt/2014/06/tejo.html>. Acedido em: 28-09-2017.

Barco Varino ³

Quando falamos de embarcações tradicionais do Estuário do Tejo é desta diversidade e desta riqueza patrimonial que falamos.

Por que é que ela existe? Há quatro razões principais: (i) o estilo próprio de cada carpinteiro naval, que fez com que não existam duas embarcações iguais do mesmo tipo, dado que não existiam planos de construção e cada carpinteiro tinha o mapa mental de cada uma delas; (ii) a função das embarcações, dado que cada uma se dedicava a um trabalho específico, como por exemplo o *bote do pinho*, com uma determinada capacidade de carga para trazer a ramagem dos pinheiros com que se abasteciam as padarias da cidade de Lisboa; (iii) as áreas de operação; (iv) a evolução histórica da economia e das urbanizações da zona do Estuário tendo em conta que em cada uma destas dimensões se verifica que há uma continuidade cultural, pela qual as embarcações de uma determinada época resultam da evolução de embarcações do mesmo tipo de épocas anteriores.

Como temos em vista relacionar os temas do património com os temas da natureza, consideramos as áreas de operação das embarcações tradicionais, não esquecendo que estamos numa zona de estuário, que tem um conjunto de especificidades que os rios navegáveis e as zonas marítimas costeiras não têm.

³ Fonte: Wikipedia. Acedido em: 28-09-2017.

Consideramos que um estuário é uma massa de água costeira, semi-cercada, com uma ligação livre com o mar, fortemente influenciada pela acção das marés, e no seu interior a água do mar mistura-se com a água doce proveniente da drenagem terrestre...

Tendo em conta este conjunto de características, fixemo-nos nas principais nomeadamente as de ser uma massa de água muito influenciada pela acção da maré e de ser um sector terminal do rio onde ocorre a deposição dos sedimentos provenientes da drenagem terrestre.

Pela acção das marés o Estuário tem uma significativa amplitude, sendo a máxima de 3,54m e a mínima de 1,5m daí resultando uma amplitude média de 2 metros, com períodos em que a maré baixa deixa a descoberto os assoreamentos inviabilizando a navegação, a não ser em determinadas circunstâncias nas quais as embarcações são adaptadas a estes regimes de marés.



Cangueiro do Tejo na preia-mar ⁴

Toda a zona da margem sul do Tejo tem uma altura de maré muito inferior a 2 metros devido ao assoreamento e essa conjugação deu origem a uma adaptação das embarcações para poderem navegar nessas condições. Por exemplo, o barco varino [representado na imagem da página anterior] tem o fundo chato para poder nas águas de baixa profundidade [o mesmo acontecendo com o cangueiro atrás representado], essencialmente nas da margem sul.

⁴ Fonte: <http://fazerporsalvaterra.blogspot.pt/2013/03/embarcacoes-tradicionais-do-estuário-do.html>.
Acedido em: 28-09-2017.



Bote de meia-quilha, representado neste perfeito modelo à escala ⁵

Um outro exemplo é o do bote de meia-quilha. Como o próprio nome indica tem uma quilha pequena por duas razões (i) para poder navegar em águas pouco profundas e (ii) para não tombar sempre que, no porto de destino, tenha que ficar assente no leito do Tejo sem água na altura da baixa-mar, evitando – pela configuração plana do casco – adornar e pôr em perigo as cargas que transporta. Esta adaptação foi motivada pelas razões naturais já evidenciadas.

Nos períodos de enchente e de vazante o Estuário do Tejo tem fortes correntes e foram criadas embarcações com quilha, as fragatas, para responder a esse desafio natural. A quilha vai permitir um melhor desempenho da embarcação para enfrentar as fortes correntes da enchente e da vazante do rio.



Quatro fragatas e uma frota bacalhoeira no Tejo. Décadas de 40-50 ⁶

⁵ Fonte: <http://marintimidades.blogspot.pt/2015/10/>. Acedido em: 28-09-2017.

⁶ Fonte: invitaminerva45.blogspot.com. Acedido em:28-09-2017

Um terceiro aspecto a reter nesta ligação do património com a natureza tem a ver com o regime de ventos. No Estuário do Tejo os ventos predominantes são os de Norte e de Nordeste. Na praia do Alfeite, submetida aos ventos predominantes de N-NE, as embarcações são aí utilizadas para carregar areia e têm que ter uma configuração própria, que lhes permita aceder à praia para carregar e depois sair, já carregadas, enfrentando os ventos de estibordo. Por essa razão, para vencer as ondas provocadas pela forte ventania, foi necessário adaptar a ré dessas fragatas, daí tendo resultado um novo tipo de embarcação, o cangueiro, com uma popa abicada para vencer a rebentação. Estas embarcações responderam às especificidades e às exigências de uma zona de estuário, daí originando uma significativa diversidade de embarcações que constituem hoje um importante legado histórico que urge continuar a defender e a promover.

Colocamos por isso uma questão que é chave para se enfrentar o desafio de preservar as embarcações tradicionais e essa questão tem a ver com a identificação das oportunidades e das ameaças que este património enfrenta. Por isso, na base do protocolo entre a Naval Sarilhense e a Universidade Nova, conduzimos um inquérito, tratámos e analisámos os dados recolhidos e tirámos algumas conclusões preliminares.

Numa amostra que consideramos significativa pudemos concluir que os principais desafios são: (i) o custo e o tempo exigidos pela manutenção das embarcações, (ii) o desinteresse das novas gerações em relação à importância das embarcações tradicionais, (iii) o forte assoreamento, (iv) a falta de formação profissional nas áreas ligadas à construção e reparação naval, (v) a inexistência de um quadro legal específico para as embarcações tradicionais, (vi) a escassez das infra-estruturas de apoio, quer para passageiros, quer para embarcações.

O assoreamento é uma dinâmica natural das áreas de estuário e deve ser tido em conta para a definição de políticas de reabilitação dos acessos aos portos do arco ribeirinho da margem sul, não só para facilitar a navegabilidade, como para garantir as actividades económicas e o acesso às pessoas que fazem aqui (e em Lisboa) as suas vidas, assim como aos turistas que querem visitar estas terras tão ricas em história e em natureza.

A abordagem a estes temas tão fundamentais para o futuro deve ter em conta estes constrangimentos. Deve igualmente ter em conta que as soluções a encontrar devem sê-lo com a participação das comunidades ribeirinhas, nelas incluindo as pessoas e os seus representantes nas autarquias e nas associações, incluindo as empresas, as associações empresariais e autárquicas, assim como as entidades públicas de apoio ao desenvolvimento como as CCDR e as Entidades de Turismo, num esforço comum.

ANEXO



Painel de intervenientes: representante do Centro Náutico Moitense, presidente da Associação Naval Sarilhense, Vereador da Câmara Municipal da Moita, investigador do Instituto de História Contemporânea da FCSH-Universidade Nova de Lisboa, e representantes da ANAU, da Secção Náutica do Beira-Mar Futebol Clube Gaiense, da Associação Naval ANCORAS - de Oeiras -, e da Confraria Ibérica do Tejo. A anfitriã foi a associação 1.º de Maio Futebol Clube Sarilhense.



Os trabalhos decorreram no salão do restaurante *O Fragateiro*, em Sarilhos Pequenos