



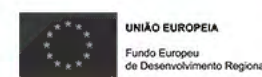
RESENHA HISTÓRICA

BARCO MOLICEIRO

A ARTE DE CARPINTARIA NAVAL DA REGIÃO DE AVEIRO



Cofinanciado por:



Ficha Técnica

DESIGNAÇÃO

Resenha Histórica: O Barco Moliceiro - Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro

PROMOTOR

CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

EXECUÇÃO

IPDT – Turismo e Consultoria

CONTEÚDOS E DESIGN

IPDT – Turismo e Consultoria

PUBLICAÇÃO

Janeiro 2022

COPYRIGHT

CIRA - Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

Cofinanciado por:



Índice

Nota Metodológica - **4**

Enquadramento - **5**

1. A Ria de Aveiro - **10**

2. A faina do Moliço - **16**

3. As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro - **34**

4. O barco Moliceiro - **42**

5. A construção do Moliceiro - **68**

6. A decoração dos Moliceiros - **101**

7. O bota-abaixo - **146**

8. Moliceiros nas festividades - **151**

9. Glossário - **161**

10. Bibliografia - **177**

Nota metodológica

Ao longo dos anos, o barco moliceiro foi tema central de vários estudos, investigações e observações, que resultaram em livros, artigos, reportagens, teses académicas, obras literárias, entre vários outros formatos de publicações, que permitiram aprofundar a sua história, a sua técnica de construção e decoração, a sua evolução, bem todos os demais elementos a si associados.

Estes representam importantes registos que asseguraram que tivesse chegado até hoje, de forma escrita, a história, o conhecimento e as técnicas que se mantiveram durante anos na memória da comunidade e nas suas partilhas orais.

O presente documento, denominado *Resenha Histórica: O Barco moliceiro e a Arte da carpintaria naval da Região de Aveiro*, que pretende apresentar uma visão ampla sobre o tema em questão, resultou de uma aturada investigação bibliográfica, das quais foram essenciais as obras publicadas por Ana Maria Lopes, Clara Sarmento, Etelvina Resende Almeida, Domingos José de Castro, Diamantino Dias, Eduardo Lamy Laranjeira, Senos da Fonseca, entre outros autores de referência, para os quais incentivamos o leitor deste documento a consultar, para aprofundar o conhecimento sobre este tema.

O documento resulta, ainda, dos contributos e testemunhos, recolhidos em entrevista, de vários membros da comunidade e praticantes desta arte, que connosco partilharam as suas histórias, técnicas e saberes que se verificaram fundamentais ao desenvolvimento deste documento.



Moliceiro na Ria de Aveiro
© Museu da Cidade de Aveiro

Enquadramento

O barco moliceiro!

Se a Ria é maravilha rara da Natureza, o Moliceiro é a derradeira obra do génio marinhão.

Jaime Vilar, 1990

Enquadramento

Rasgados são os elogios tecidos ao barco moliceiro, ao longo de várias décadas. Este foi, e é, inspiração para escritores, artistas, pensadores, curiosos, como retratado por Raúl Brandão (1923), que nele viram algo diferente, uma ligação harmoniosa entre o homem, o barco e a natureza, elo que poucas embarcações conseguiram criar e preservar. Se pensarmos que o barco moliceiro *nasceu* para um propósito específico - o da apanha do moliço, que foi determinante para a subsistência da população durante várias décadas – esperado seria que, assim que esta atividade se extinguisse, o barco assumisse o mesmo rumo, tal como aconteceu (e acontece) com muitas outras embarcações antes e depois dele.

Mas o barco moliceiro não foi uma figura estática, nunca foi um mero utensílio de trabalho. As pessoas da Ria deram-lhe espírito, deram-lhe alma, deram-lhe corpo. Ele surge, como Jaime Vilar (1990) escreveu, fruto do génio marinhão. É fruto do engenho, da experiência e do saber acumulado de várias pessoas que, sentido uma necessidade – ter uma embarcação apropriada para o desempenho de uma atividade específica – souberam inovar, criar, e construir um barco que se adaptasse às exigências do trabalho e às características naturais específicas do meio onde iria *atuar* – a Ria de Aveiro.



Partida da Regata de Moliceiros do Ria de Aveiro Weekend 2021, na Praia do Monte Branco, na Murtosa
© Sónia Santos, 2021

Enquadramento

As técnicas da sua construção são, também elas, originárias do conhecimento desta comunidade, dos mestres e aprendizes que durante décadas pensaram, trabalharam, construiriam, melhoraram, integraram elementos que os *novos tempos* lhes traziam, mas mantiveram-se sempre comprometidos com a premissa tradicional da sua construção, porque afinal, como o Mestre António Esteves nos diz “*o barco moliceiro já está tão bem feito, que a partir de um momento tudo o que lhe fizermos será para pior*”.

Um barco que nasce de um simples *pau* com medidas traçadas, que serve de *régua*, é algo que não é comum. Sobretudo, nos dias de hoje, em que o projeto e os desenhos são as linhas mestras. Este pau – que aqui conhece o nome de *pau-de-pontos* - é o expoente máximo do saber imaterial destes mestres que apenas recorrendo a ele, conseguem construir uma das mais belas embarcações que a história viu (e vê) nascer.

Uma ferramenta que, quem olha de fora entende ser de fácil *manejo*, mas que na verdade, tem a si associada uma interpretação específica, que apenas os mestres a compreendem, através de um *manual escrito nos seus pensamentos*, que é atualizado pela experiência e transmitido a aprendizes pela prática e pelo *fazer* que, todos os dias, *acontece* nos estaleiros da região.



Mestre Agostinho Tavares utilizando o *pau-de-pontos*
© Paulo Godinho, 1997

Enquadramento

Foi, também, a criatividade, o arrojo, a *matreirice*, o espírito e a alma que se vive na Região de Aveiro, que permitiram ao barco moliceiro ganhar cor. Aquele que pela sua estrutura já era o mais belo barco da Ria, tornou-se *ex-libris* da região pelo facto dos seus quatro painéis - dois na proa e dois na ré - se tornaram *quadro flutuantes* - como tão bem os apelida Clara Sarmento.

Estes *quadros* permitiram (e permitem) acompanhar a história, homenagear personalidades e momentos, enaltecer feitos, destacar as pessoas da ria, as suas crenças, *fados* e os trabalhos que aqui se praticam, utilizando sempre um cunho humorístico, crente e muito pessoal.

Observar os painéis decorados dos barcos moliceiros é cair, involuntariamente, numa armadilha preparada, com criatividade pelos seus autores, que *jogam* com o desenho e a legenda, para criar um imaginário para o qual o seu observador é transportado, que lhe permite entender as *gentes* da ria e sua a forma de ver e viver a vida, como afirma José Manuel Oliveira, pintor contemporâneo dos painéis dos barcos moliceiros.



Painel de Moliceiro com referência a Herman José – Moliceiro "José António"
© Município da Murtosa, 2020

Enquadramento

A forma e a cor, a sua simbologia e o carácter que o barco moliceiro desenvolveu, herdado dos seus construtores, pintores e proprietários, permitiram-lhe assumir uma posição de destaque, primeiro na região, e depois, de forma rápida, a nível nacional, sendo projetado como uma das mais identitárias marcas do povo português, promovida mundo fora, como comprova a já distante Exposição de Genebra, de 1953, em que Portugal marcou presença, e na qual esteve exposta uma proa de moliceiro como símbolo desta região e do país. Assim como também pelas várias reportagens de meios nacionais e internacionais, nas quais o barco moliceiro tem vindo a ser tema central, ao longo de várias décadas.

Hoje, fruto dos tempos, é o barco moliceiro uma das personagens principais de uma narrativa vivida e contada, em fotografia e vídeo, pelos residentes e visitantes da região, que é divulgada e *gostada* nos quatro cantos do mundo, num ritmo acelerado, à velocidade de uma atualização dos seus *feeds* pessoais.

Uma história, todos os dias contada, que nasceu (e nasce) do génio das pessoas da Ria que souberam criar e cuidar de um barco de trabalho, que se tornou *camarada* e que transmite os seus *pensamentos* através de mensagens inscritas em *quadros flutuantes*.

Conheçamos, agora, essa história.



Moliceiro "O Presidente" antes do início da Regata do Ria de Aveiro Weekend 2021

© Diogo Moreira Studio, 2021

1. A Ria de Aveiro

A ria é um enorme pólipó com os braços estendidos pelo interior desde Ovar até Mira. (...) A alma desta terra é na realidade a sua água. A ria, como o Nilo, é quase uma divindade. (...) O homem nestes sítios é quase anfíbio: a água é essencial à vida (...) Se a ria adocece, a população adocece.

Raúl Brandão, 1923

A Ria de Aveiro

A sua localização e características

A Ria de Aveiro foi palco da criação de várias diversas embarcações tradicionais, de onde se destaca o Barco Moliceiro, e que foram fundamentais para a sustinência da população ribeirinha durante várias décadas (Leite, 2004).

A Ria de Aveiro é um sistema estuarino-lagunar constituído por uma rede de canais de maré permanentemente ligados, e por uma zona terminal com canais estreitos e de baixa profundidade. Estende-se ao longo de aproximadamente 4,7km na costa Ocidental de Portugal, desde Ovar (a norte) a Mira (a Sul); a sua profundidade varia entre 1 e 2 metros e pode elevar-se nas cales até quatro a seis metros; e a sua superfície é avaliada em 11 mil hectares, dos quais 6 mil estão em permanência debaixo da água. (ICNF, 2005; Castro, 1943; Sarmento, 2008).

A ria é constituída por quatro canais principais: Ovar, S. Jacinto, Mira e Ílhavo onde se definem várias ilhas e ilhotas constituídas pela acumulação de materiais sedimentares. A permanente ligação ao mar é assegurada através da barra de Aveiro, um canal artificial aberto no cordão litoral, induzindo o efeito da maré na área da ria (ICNF, 2005).

O rio Vouga é o principal curso de água que alimenta a Ria de Aveiro, contribuindo com cerca de dois terços do seu caudal (ICNF, 2005; Sarmento, 2008).



Mapa Região de Aveiro, com a Ria de Aveiro
© Joana Teixeira, 2021

A Ria de Aveiro

A sua formação e a abertura da barra

A Ria de Aveiro é, segundo Rocha e Cunha (1939 *in* Lopes, 1997) “um dos acidentes mais notáveis da costa portuguesa” sendo considerada como a “zona húmida mais importante do Norte do país, albergando grande diversidade de comunidades vegetais halófilas e sub-halófilas numa extensa área estuarina, representando consequentemente a área mais importante de ocorrência do habitat 1130 (Estuários)” (ICNF, 2005).

O processo da formação da Ria de Aveiro iniciou-se por volta do séc. X, como resultado de um recuo do mar e, posteriormente, uma formação de cordões litorais e que originaram uma laguna, tendo assumido a formação atual no século XVI. Durante vários séculos, a localização da Barra conheceu várias posições entre Ovar e Mira (Oliveira, 1988). Com o deslocamento da barra para Sul, o canal de comunicação com o mar tornou-se menos profundo e largo. Em 1757, após uma grande tempestade o acesso ao mar ficou obstruído, verificando-se um período de isolamento que trouxe pobreza e fome à região. (Lemos, 1933; Barrosa, 1985; Oliveira, 1988; Sarmiento, 2008).

Para dar resposta a esta situação, foi aberta uma barra artificial em 1808, no local onde atualmente se encontra, fixando-se a abertura da barra por meio de um paredão construído do lado sul perpendicularmente à linha de Costa (Lemos, 1933).



Mapa da Ria de Aveiro, nos municípios da Comunidade Intermunicipal de Aveiro
© Joana Teixeira, 2021

A Ria de Aveiro

A recuperação pós 1808 e a proteção legal

Em 1808, após a abertura da Barra artificial a meio caminho entre São Jacinto e a Costa Nova, da autoria dos engenheiros Luís Gomes de Carvalho e Reinaldo Oudinot, seguiram-se anos em que as salinas e as pescas ressurgiram, a região tornou-se “saudável”, agricultura teve, então, um novo desenvolvimento e a população tornou-se mais numerosa (Lemos, 1933; Lopes, 1968; Sarmiento, 2008).

Ao longo dos séculos XIX e XX foram sendo realizadas obras de melhoria da barra, possibilitando o desenvolvimento de atividades económicas que exigiam uma ria navegável e salubre. Estas obras foram essenciais para evitar o total corrompimento da Ria (Lopes, 1907).

A Ria de Aveiro destaca-se, assim, pela sua beleza paisagística e elevada biodiversidade sendo uma das mais importantes zonas húmidas nacionais, reconhecidas, também, pelos diversos estatutos de conservação da natureza atribuídos, dos quais se destacam a classificação de Zona de Proteção Especial (ZPE), em 1999, e Sítio de Importância Comunitária (SIC), em 2014, no âmbito das Diretivas Aves e Habitats, que estimulam a necessidade de valorizar o património natural da região (Pita *et al*, 2020).



BioRia - Esteiro de Salreu
© Município de Estarreja

A Ria de Aveiro

A influência da Ria no trabalho na região

Durante vários séculos, até meados do século XX, a Ria de Aveiro funcionou como um dos mais importantes eixos de comunicação entre as populações ribeirinhas. A comunidade da região manteve sempre uma forte afinidade com este ecossistema, vivendo em função do que a Ria lhes concedia. (Robaina et al, 2011).

Em 1905, Luiz de Magalhães define o trabalho na Ria de Aveiro em 4 categorias:

1. A exploração das salinas;
2. A apanha das algas – o moliço;
3. O transporte fluvial da pesca marítima;
4. A pesca fluvial.

Além destas, a agricultura também representava uma atividade essencial para a região, verificando-se uma relação de muita proximidade com a apanha do moliço, uma vez que foi este o responsável por tornar os terrenos arenosos em terrenos produtivos (Lopes, 1997). Nos séculos XIX e XX a dinâmica económica da região encontrava-se em plena harmonia com a paisagem da Ria, como refere Luís Filipe Lucci, em 1918.

A paisagem está longe de ser monótona. Desenrola-se frequentemente uma alegre vivacidade, derivada sobretudo do revestimento vegetal e das várias formas de atividade humana. Há uma justa combinação de tons, germinada pelas culturas do milho e do arroz, pelas brancas pirâmides de sal e pelo azul das águas. Enfim, é uma faixa duma beleza peculiar dentro da terra lusitana.

Luís Filipe Lucci, em 1918

A Ria de Aveiro

As embarcações tradicionais

Como afirma Luiz de Magalhães (1905) a cada uma dos quatro principais géneros de exploração que decorriam na Ria de Aveiro corresponde um tipo de barco próprio. A saleira para o serviço das salinas; o moliceiro para a apanha do moliço; o mercantel para o transporte fluvial da pesca marítima; as bateiras para a pesca fluvial. *“Aplicam-se exclusivamente ao fim a que são destinados. Nunca se viu apanhar o moliço com uma saleira nem pescar com um moliceiro”* (Luiz de Magalhães, 1905).

Uma vez que as águas da ria são pouco fundas, os barcos adaptaram-se a essa situação, possuindo todos fundo chato – imposto pela natureza do leito da Ria, permitindo assim a navegabilidade ao longo dos seus braços (Magalhães, 1905; Leite, 2004).

Um dos exemplos dessa adaptação às características e às necessidades da comunidade é o barco moliceiro, que foi fundamental para dinamizar a atividade económica da apanha do moliço que foi essencial para a subsistência de uma parte significativa da população, como descreve Luís Filipe Lucci, em 1918:

“Ocupando-nos da flora, devemos destacar em primeiro lugar um conjunto de plantas, designadas genericamente pelo nome de moliço, e que são de grande valor como adubo agrícola; algumas centenas de indivíduos auferem os seus lucros da venda destes vegetais” (Lucci, 1918).



Embarcações tradicionais da Ria de Aveiro
© Município de Ovar

2. A faina do Moliço

No fundo da ria e nas praias que só na baixa-mar ficam a descoberto, nascem e desenvolvem-se, numa exuberância prodigiosa, diferentes espécies de plantas marinhas, conhecidas na região pelo nome indistinto de moliço, que a agricultura consome com avidez insaciável.

António Nascimento Leitão, 1906

A faina do Moliço

O moliço como fertilizante

Moliço é nome atribuído a um conjunto de 21 plantas aquáticas que vivem no leito submerso da Ria de Aveiro, nem todas sendo algas (Afreixo, 1912; Sarmiento, 2008; Dias, 2021). Como os solos à beira da ria eram arenosos, havia uma grande necessidade de os fertilizar para que fossem produtivos para a agricultura, e era preciso matéria orgânica (Dias, 2021). Uma vez verificada a riqueza do moliço e o seu valor para a fertilização dos terrenos, a comunidade agrícola começou a recolhê-lo e a utilizá-lo nas suas terras (Lemos, 1933; Rocha e Cunha, 1939; Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).

A utilização do moliço como fertilizante das terras, era portanto, uma prática muito própria da região envolvente à Ria de Aveiro, sendo esta, um ecossistema propício à sua produção (Sarmiento, 2008; Sumares, 2013).

Uma vez que o sucesso da agricultura se encontrava muito associado à prosperidade da Ria, verificou-se no século XVIII um período de decadência, consequência do mau estado das comunicações entre a laguna e o mar (Lopes, 1997). Foi com a abertura da nova barra artificial, em 1808, que se marcou o início de uma nova dinâmica agrícola, que exigiu, também, uma maior necessidade de moliço (Lemos, 1933; Rocha e Cunha, 1939; Castro, 1943; Lopes, 1997).

Foi essa maior dinâmica que possibilitou o estabelecimento de uma das principais atividades económicas da região, nos séculos XIX e XX – a apanha do moliço, praticada pelos moliceiros (de profissão) (Castro, 1943), atividade profissional que *“apesar de prevista no próprio Regulamento da Inscrição Marítima, só existe na Ria de Aveiro”* (Leitão, 1906).



Moliceiros na Ria de Aveiro
© Município de Ovar

A faina do Moliço

O início da profissão de moliceiro

Como refere Domingos José de Castro (1943) *“a apanha do moliço foi primitivamente exercida pelos Agricultores. Manteve-se assim por largo tempo, até que a expansão agrícola, exigindo maior produção a tornou autónoma. Criou-se deste modo a profissão de moliceiro, fornecedor do Agricultor, em que se emprega grande parte das populações vizinhas da Ria, especialmente na Murtosa”*.

Segundo uma investigação de Ana Maria Lopes (1997) os termos “moliço” e “moliceiro” não se encontram registados nos dicionários até aos princípios do século XIX. Esta conclusão coincide com a data do primeiro decreto conhecido, emitido pelo poder central, que reconhece rendimento suficiente a esta indústria para sobre ela lançar *“o imposto de 40 réis aos barcos maiores carregados com moliço e 20 réis aos barcos menores”* (Rezende, 1944 in Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).

De acordo com Oliveira e Silva (2009) a apanha do moliço era, assim, uma prática verificada no século XVIII, sendo disso evidência a resposta do reitor da freguesia de Avanca, António de Oliveira Fraião, a um inquérito elaborado pelo Pe. Luís Cardoso, da Congregação do Oratório e académico do número da Academia Real da História Portuguesa, referindo:

(...) e a cópia sem número de barcos que vadeiam a dita ria ou chamado rio das muitas freguesias, que pelos muitos canais, que aqui chamam esteiros, que delas para as tais se encaminham a procurar a extração dos seus agraços, ou musgos que nomeiam moliços, e de juncos das marinhas das suas margens, que somente desta freguesia são mais de trezentos para a cultura das terras que muitas desta freguesia com eles produzem tanto que dão três novidades no ano.



Traje tradicional do Moliceiro - Meia-camisa branca, manaia branca ou crua, de algodão, e o barrete de malha preta de lá.

© Domingos José de Castro, 1943

A faina do Moliço

O barco moliceiro na faina

Uma vez que o moliço se encontrava na Ria de Aveiro, era necessário percorrê-la. Para esta tarefa, a população utilizou as suas embarcações, tendo-as adaptado posteriormente às necessidades da função e criado uma nova embarcação, denominada “moliceiro”, dando-lhe assim o nome da atividade à qual era destinada (Dias, 2021).

O barco moliceiro foi, então, uma das principais alfaias para execução da profissão. De acordo com Domingos José de Castro (1943) a colheita do moliço era praticada desde Ovar até Mira, nos logradouros públicos de Esmoriz, Ovar, Torreira, Bunheiro, Pardelhas, São Jacinto, Aveiro, Ílhavo e Areão. Os barcos faziam, assim, parte da paisagem ao longo da ria, deslumbrando pela sua utilidade e beleza artística.

Recorrendo-se a um artigo de Carlos Faria, «Folhetim», publicado em *Povo Português: Folha Republicana da Beira Baixa*, Teófilo Braga, escreve, em 1885, no *O povo português nos seus costumes, crenças e tradições*, o seguinte sobre o barco moliceiro:

Na ria de Aveiro usam-se os barcos moliceiros, «construções obesas, de proa e ré contraídas e que servem para o transporte das algas impropriamente chamadas moliço, (...) constituem apenas um riquíssimo adubo para a agricultura (Sarmiento, 2008; Cirne, 2012)



Barco Moliceiro na Apanha do Moliço
© Henrique Oliveira, 1968

A faina do Moliço

A vida no barco

“Para os moliceiros a semana era de água e o domingo da terra”. É assim que Luiz de Magalhães (1905) descreve a jornada de trabalho daqueles que faziam da apanha do moliço profissão.

A tripulação compõem-se por dois homens ou de um homem e um rapaz; em qualquer dos casos “patrão” e “moço”. De acordo com a Capitania, a tripulação nunca podia ser reduzida a, apenas, uma pessoa. As suas atribuições confundem-se, porquanto um como o outro podem exercer as mesmas funções. Enquanto um retira os ancinhos e recolhe o moliço nas cavernas do barco o outro governa o leme e manobra a vela. Quando o vento é favorável, trabalham ambos nos ancinhos (Castro, 1943).

No barco, ambos tratavam-se por “camarada”, embora um deles possuísse o posto de arrais – patrão da embarcação. O rapaz era chamado de “moço”, sendo geralmente um aprendiz da arte de moliceiro e navegação (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008; Rendeiro, 2021).

O barco era também casa, uma vez que aí tinham de dormir e comer, quando a jornada de trabalho os impedia de regressar a terra. Nestas jornadas o dia de trabalho de colheita aproximava-se de uma media diária de 7 horas. Apenas aos domingos e nos dias santos de guarda descansavam (Castro, 1943; Rendeiro, 2021).



A vida no Barco Moliceiro
© David Goddard | Município de Ílhavo

A faina do Moliço

A alimentação a bordo

"A alimentação da tripulação variava em função das circunstâncias e dos locais. Embora realizassem 3 a 4 refeições diárias, não tinham horário determinado para as fazer. De forma geral, as refeições compunham-se de broa, milho, caldo de unto, de peixe e vinho e, em alguns locais poderia aparecer a batata e o café. Era também frequente que os moliceiros criassem um porco para seu consumo durante o ano. Os menos abastados limitam-se muitas vezes a broa, cebola crua e água". (Castro, 1943)

Os moliceiros dormiam no interior do Castelo da proa e o barco tinha o mínimo indispensável para cozinhar as refeições: um fogareiro de ferro, um caldeiro de ferro ou folha, várias tigelas e palangana de barro vermelho vidrado, algumas colheres de folha, garfos de ferro e o respetivo barril de barco para a água ou em madeira com pega de ferro (Castro, 1943).

Quando se encontravam a trabalhar próximo de casa era frequente que as mulheres lhes levassem ao barco a refeição, evitando assim que estes parassem o trabalho (Lopes, 1997).

Por dia, era frequente fazerem duas (por vezes três) *barcadas* ou *marés* de moliço, expressão utilizada para designar quando o barco se encontrava com a carga completa (Lopes, 1997), sendo o trabalho realizado quase sempre de dia (Castro, 1943).



Cozinhar a bordo – anos 60
© RTP Arquivos

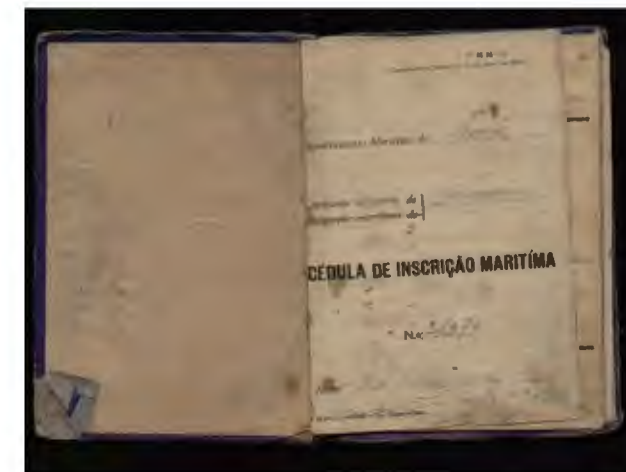
A faina do Moliço

A documentação para praticar a atividade legalmente

Em 1915, foi publicado o Regulamento da Pesca e da apanha do moliço na Ria de Aveiro que trouxe orientações claras sobre o que seria necessário assegurar para praticar a apanha do moliço de forma legal, nomeadamente o seguinte:

1. Para se dedicar à apanha do moliço de forma profissional todas as embarcações empregadas à atividade tinham que estar matriculadas na Capitania do Porto de Aveiro e ter inscrito nos dois lados da proa, assim como no topo da vela, o número sob o qual o moliceiro está registado.
2. Os tripulantes da embarcação deveriam possuir o título de registo de propriedade da embarcação emitido pela Capitania e sobre o qual figura o número de identificação do barco. O dono do barco tinha, também, de pagar anualmente uma licença, que deveria requerer até 30 de agosto.
3. A restante tripulação moliceira, era obrigada a ter inscrição marítima e trazer consigo a respetiva Cédula. O barco era, também, obrigado a ter sempre a presença de um marinheiro com Carta de Arrais, conferida pelo Instituto Náutico de Portugal, onde se responsabilizava pela embarcação e a sua tripulação.

Domingos José de Castro apontava, em 1940, os valores desta documentação para as ordens de 80\$00 (Cédula de inscrição marítima) 57\$20 (Carta de Arrais), 62\$00 (Registo de propriedade da embarcação) e 114\$50 (Licença para a apanha do moliço), ou seja, ainda o que regulava em 1940. O incumprimento destas leis era punido com multa.



Cédula de Inscrição Marítima emitida pela Capitania do Porto de Aveiro em 1934
© Município de Ovar

A faina do Moliço

O período de defeso

O aumento do número de embarcações dedicadas à apanha do moliço, e a prática da atividade de forma mais intensiva, colocou em causa a fauna e a flora da Ria. Este facto, originou a que, a partir de 1868, se tivesse instituído na Ria de Aveiro um período de defeso, momento do ano em que seria proibida a apanha do moliço, para permitir à Ria reequilibrar a sua fauna e flora (Sarmiento, 2008; Cirne, 2012)

Em 1915, o Regulamento da Pesca e da apanha do moliço na Ria de Aveiro balizava esse período de defeso entre entre 1 de março e 24 de junho, sendo proibida além da apanha do moliço, o transporte e comércio de moliço verde. (Nobre et al, 1915).

O incumprimento desta lei, em 1915, era *“punida com multa de 4 a 6 escudos e apreensão do moliço, devendo este ser vendido em hasta pública. O seu produto reverte para a futura caixa de proteção a pescadores, sendo para esse fim depositado na caixa geral de depósitos”* (Art.42º do Regulamento da Pesca e da apanha do moliço na Ria de Aveiro / Ministério da Marinha - Augusto Nobre, Jaime Afreixo e José Macedo; 1915).

Em abril 1948, um novo diploma legal impediu a apanha do moliço durante um período de defeso não superior a 3 meses nem inferior a 2, em cada ano, compreendido em 24 de março e 24 de junho, período marcado por proposta do capitão do Porto de Aveiro. (Lopes, 1997).



Moliceiro na Ria, durante a apanha do moliço
© David Goddard | Município de Ílhavo

A faina do Moliço

Os períodos da apanha do moliço

Sarmiento (2008, p.75) refere que a apanha do moliço era realizada em dois momentos, denominados: Ceifa Grande e Meia-Ceifa.

Ceifa Grande - A primeira safra correspondia ao fim da Primavera, ao Verão todo e ao início do Outono. Era a chamada "ceifa grande", porque o moliço era nessa altura abundante e os dias grandes. Entrando para os barcos no Domingo à noite, os moliceiros só regressavam a casa ao Sábado à tarde, depois de terem lavado a embarcação.

Meia-Ceifa - Quando chegava o mês de Outubro, data em que o moliço se tornava escasso e os dias curtos, principiava então a segunda safra, a "meia-ceifa". Alguns destes homens continuavam sempre com o mesmo ritmo, mas outros já só ficavam fora durante o dia. Saíam de madrugada e voltavam ao escurecer, porquanto já não rendia andar fora toda a semana (Sarmiento, 2008, p.75).

José de Casto (1943) avança que aqueles que não eram moliceiros de profissão, e que apanhavam moliço para uso próprio – os lavradores – partiam para a Ria de madrugada e regressavam assim que tivessem completado a barcada, regressando à colheita ou transitando para o trabalho agrícola.



Descarga de barcada de moliço – anos 40
© Colares Pinto

A faina do Moliço

A barcada ou maré de moliço e a sua descarga

Em média, uma boa *barcada* era conseguida em meio dia de trabalho. Contudo, este era um trabalho que dependia bastante das condições climatéricas, uma vez que os moliceiros precisavam de uma pequena ondulação de sul para trabalhar em boas condições. Se o vento fosse favorável em três horas ter-se-ia uma *maré completa*, enquanto que nos dias de calmaria, em que os tripulantes se viam obrigados a deslocar o barco à vara, a colheita demorava mais horas. Em dias de vendaval, a apanha era impraticável (Lemos, 1933; Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).

Após a *barcada* estar completa, os moliceiros deslocavam-se para as terras onde os lavradores, que a compraram, as recolheriam. “*Os toques de búzio de antanho cujos códigos familiares conheciam e serviam de chamamento para se dirigissem ao local da descarga*” (Lopes, 1997). O moliço verde – recolhido diretamente da ria – era transferido do barco para um carro de bois ou outra viatura que encostava na embarcação. Uma *barcada* de moliço correspondia a quatro carros de bois carregados (Sarmiento, 2008). Daí, o moliço era transportado na maioria das ocasiões para as terras de cultura. Noutras situações descarregavam o moliço, com *padiolas*, dispunham-no em filas sucessivas de pequenos montes, nas *motas* - cais de reduzida extensão (Lemos, 1933; Dias, 1971).

Quando o moliço se destinava a terras mais distantes da margem, onde seria aplicado em seco, o moliço era descarregado na própria margem, numa zona com ligeira inclinação – a que é dado o nome de *malhadas* - de forma a facilitar o escoamento das águas, para lhe ser extraída a percentagem de água, entre 60/82 %, o que representa uma sobrecarga inútil, sendo posteriormente recolhida pelo lavrador (Lemos, 1933; Dias, 1971).

A faina do Moliço

As alfaias utilizadas para a apanha do moliço

Para a apanha do moliço, era permitida a utilização de: ancinhos de arrastar, ancinhos de manejo e o rapão. Para a descarga, os moliceiros serviam-se de engaços, ancinhos de ferro da lavoura, com um cabo de pinho de 1,20m. No transporte para as malhadas usam a padiola, espécie de escada em pinho, que se compõe de dois caibros (Castro, 1943).

Estas alfaias foram regularizadas em 1915, após um estudo de Nobre, Afreixo e Macedo, que alertava para os efeitos nocivos da utilização de alguns aparelhos, tais como o gadanhão e a gadanha e recomendava que os moliceiros apenas utilizassem:

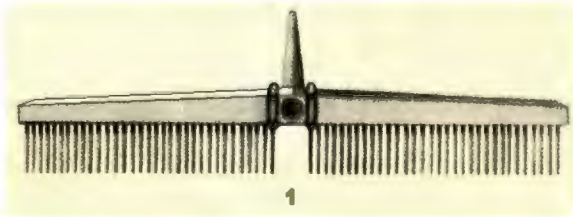
*Ancinhos de madeira com as seguintes dimensões: **o de arrastar**, que se compõem de um cabo, geralmente de "pinho", com o comprimento de 4 a 6 metros, e um pente de "carvalho" com o comprimento de 1,50 m por 0,08 m;; provido de 64 dentes de 0,10 m. a 0,12 m. afastados nas pontas 0,02 m. entre si; **o rapão**, de 32 dentes, pelo menos, com a altura máxima de 0,12 cm, comprimento do pente 0,75 cm e do cabo 1,50m; **o de manejo**, com comprimento máximo de 1,50m no cabo, 0,66 cm no pente e de 0,15 cm em cada dente, não podendo nunca o número destes de ser superior a 14. (Art.19º do Regulamento da Pesca e da apanha do moliço na Ria de Aveiro / Ministério da Marinha - Augusto Nobre, Jaime Afreixo e José Macedo; 1915). O incumprimento desta lei "era punida com multa de 2,50 escudos a 4 escudos", em 1915. (Art.45º do Regulamento da Pesca e da apanha do moliço na Ria de Aveiro / Ministério da Marinha - Augusto Nobre, Jaime Afreixo e José Macedo; 1915)*

Para a descarga, servem-se dos **engaços de ferro**, com um cabo de "pinho" de 1,20 m de comprimento usual e munido de 3 ou 5 dentes; no transporte para as malhadas, usam a **padiola**, espécie de escada da mesma madeira que se compõe de dois caibros, varas paralelas, sensivelmente fusiformes, com o comprimento aproximado de 2 metros e ligados entre si por oito travessas de 0,50 m. a 0,60 m, também fusiformes, colocadas a espaços iguais de 0,15 m. em média (Castro, 1943).

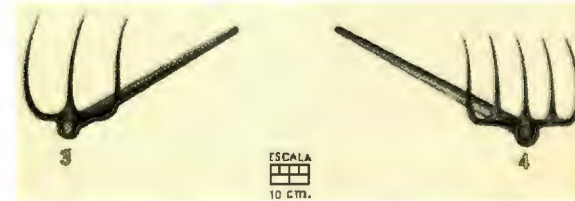
A faina do Moliço

As alfaias de trabalho permitidas

Com a evolução da atividade, as alfaias foram-se adaptando, mantendo-se o ancinho de arrasto; o ancinho de manejo, o engaço de ferro e a padiola. Além destes, também se encontrava presente a bordo o lambaz, cabo de pinho com vários pedaços de trapo utilizado para a lavagem do barco; o escoadouro para escoar a água das cavernas; e o rapucho, lamina de ferro utilizada para limpar as bueiras – orifícios que atravessam as cavernas para permitir a passagem da água (Lopes, 1997; Sarmento, 2008).



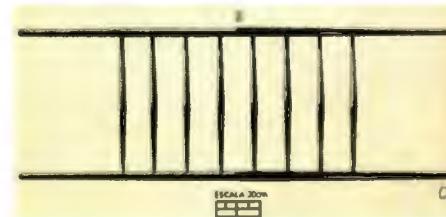
Ancinho de Arrasto
© Domingos José de Castro, 1943



Engaço de Ferro
© Domingos José de Castro, 1943



Ancinho de Manejo
© Domingos José de Castro, 1943



Padiola
© Domingos José de Castro, 1943

A faina do Moliço

Método para a apanha do moliço

Como avança Sarmiento (2008) a apanha do moliço era executada de três formas: arrasto, arrolado e mariscar.

1. Arrasto – aplicada nos sítios de maior profundidade

Esta era a principal técnica utilizada para a apanha do moliço.

Primeiro os moliceiros tomam barlavento a uma certa distância do local determinado para a colheita e, em andamento, colocam 2 ancinhos em cada bordo da embarcação, ficando estes com uma ligeira inclinação. Os ancinhos ficam os presos às forcadas e às tamancas, que não são mais do que peças de Madeira encaixadas na parte superior dos bordos (Magalhães, 1095; Lemos, 1933; Castro, 1943). Impelido pelo vento ou pelas varas, o barco avança e os ancinhos operam assim uma espécie de dragagem arrastando consigo as algas (Lemos, 1933). Sempre que carregados de moliço, e de forma alternada, os moliceiros recolhem-nos e carregam o fundo do barco, voltando a colocar os ancinhos para nova colheita (Magalhães, 1905; Nobre *et al*, 1915; Lemos, 1933; Castro, 1943).

Alcançando o limite da área de arrasto, os barcos retomam do barlavento e recomeçam a faina até completar a barcada (Nobre *et al*, 1915; Castro, 1943)



Trabalho a bordo para a apanha do moliço
© Paulo Godinho

A faina do Moliço

Método para a apanha do moliço

2. Arrolado– aplicada aos sítios de menor profundidade:

A colheita faz-se fora do barco, a pé, com ancinhos de apanhar, que também são utilizados para recolher o arrolado, moliço que se desprende do fundo e flutua à superfície da água quando não é apanhado, encostando nas margens e nas praias particulares durante a preia-mar (Castro, 1943; Sarmento, 2008). A este moliço, os moliceiros recobriam cada encimada com uma camada de lodo, para que este voltasse a recuperar as suas qualidades nutritivas, algo que acontecia após dois dias de fermentação (Sarmento, 2008)

3. Mariscar – aplicado com a embarcação parada

Esta técnica não era muito utilizada pelos moliceiros profissionais, sendo mais frequentemente adotada pelos proprietários das embarcações mais pequenas. Com a embarcação parada, e de pé sobre um dos bordos, atirava o ancinho ao largo e, apoiando o cabo no seu ombro, puxava-o até perto do barco, arrancando o moliço só com a força dos braços (Sarmento, 2008).



A apanha do arrolado
© Paulo Godinho

A faina do Moliço

A receita da atividade

Em 1873, Augusto Pinho Leal (in Sarmiento, 2008) estimou a receita anual da apanha do moliço na ordem dos 200:000\$000 réis, o correspondentes a 200 mil barcadas ano, sendo que cada barcada teria o custo de 1\$000 a 1\$500 réis. Valor também confirmado em 1875, por Marques Gomes. Anos mais tarde, Francisco Regalla (1888) também reafirma esse valor, aproximando-o a 175,9 contos de réis e avança que a atividade empregaria 2542 indivíduos, em 1342 embarcações registadas (Sarmiento, 2008).

Em 1906, António Nascimento Leitão (in Cirne 2012) escreveu que a apanha do moliço já empregaria 2.500 homens, “foram os que se empregam na construção dos barcos e aparelhos”. Em 1912 , Luís Filipe Lucci (in Cirne, 2012) escrevia:

A aquisição do moliço também se enfileira entre as principais riquezas desta bacia, rendendo anualmente para cima de 250 contos e tendo sido calculada para 1917 uma importante subida.

Ao longo das décadas o valor da barcada foi aumentando, tendo alcançado por volta de 1940 o custo de os 40\$00, em 1968 os 400\$00 e em 1985 4.000\$00.

Até meados dos anos 1960's a atividade da apanha do moliço representou uma das principais fontes de riqueza das famílias da região (Rendeiro, 2021). O aumento do preço das barcadas, e o aparecimento de soluções mais económicas, foi uma das principais razões para o fim da apanha do moliço.



Vários moliceiros na apanha do moliço
© Diamantino Dias

A faina do Moliço

A comercialização e o mercado dos moliceiros

José Rendeiro, antigo moliceiro, recorda em entrevista realizada em 2021, que as encomendas eram feitas pelos agricultores diretamente aos moliceiros. Normalmente essas encomendas eram realizadas aos domingos, após a missa. Nesse momento lavradores e moliceiros negociavam e fechavam negócio para as barcadas que seriam entregues na semana seguinte de trabalho. Aí era também combinado o sítio da descarga, sendo marcado um sinal que seria colocado na barcada de moliço, para que o destinatário a reconhecesse (uma pedra, duas pedras, uma cruz) (Sarmiento, 2008). Pontualmente, os agricultores também se poderiam deslocar a casa do arrais da embarcação (Rendeiro, 2021).

Em tempos, aos domingos, foram dinamizados nos concelhos da Ria, mercados de moliceiros. O Mercado da Quintã, no canal de Vagos era um desses exemplos (Sarmiento, 2008). José Rendeiro (2021) recorda que nos períodos após o verão – em setembro – havia uma grande afluência de lavradores para fazer encomendas, quer de moliço em verde, quer em seco. O pagamento era feito no domingo seguinte à entrega do moliço, sendo feitas as encomendas para a semana seguinte.



Navegar o moliceiro à vara
© Clara Sarmiento

A faina do Moliço

O abandono da apanha do moliço

Por volta dos anos 1970 a apanha do moliço começou a ser abandonada, tendo-se, para isso, conjugado um conjunto de várias variáveis que tornaram esta atividade menos atrativa e dinâmica. Jaime Vilar, em 1983 avança que essa quebra se deveu:

- Ao aparecimento dos químicos para fertilizar a terra, a um preço mais acessível;
- À dureza do trabalho da apanha do moliço, associada à má remuneração que o levou a optar por outras atividades fora do setor primário;
- Ao grande fluxo migratório que se registou na região, nesse período, e que fez com que muita mão-de-obra abandonasse a faina do moliço;
- Aos pesados encargos tributários sobre a atividade;
- E à escassez do moliço, fruto das alterações das marés.

Agostinho Simões Lopes, em 1968, aponta que o preço elevado do custo de vida e da mão-de-obra associado aos preços altos das reparações dos barcos terão sido, também, uma das causas do abandono da atividade. Ana Maria Lopes (1997) acrescenta ainda a falta de assistência ao trabalho de moliceiro, tornando esta uma profissão frágil em situação de doença.



A apanha do moliço
© Mário Almeida

A faina do Moliço

Medidas para recuperar a atividade

Nos anos de 1980, para evitar o abandono da atividade, algumas Câmaras Municipais da região decidiram criar um inventivo financeiro para encorajar a apanha do moliço e a sua utilização nas terras. As Câmaras Municipais contribuía com 50% do preço da barcada auferida pelo moliceiro, sendo os restantes 50% pagos pelo comprador. Na época, o preço da barcada rondava os 5 mil escudos (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).

Em 1985, por cada maré de moliço comprada pelo agricultor a 5000\$00, a Junta Autónoma do Porto de Aveiro pagava 1500\$00 e as Câmaras Municipais, 500\$00. Este incentivo foi crucial para durante alguns anos se ter verificado o aparecimento de mais moliceiros a trabalhar na ria, e com isso à construção de mais barcos moliceiros inscritos na Capitania. Contudo, este subsídio foi cancelado – anos mais tarde – e com isso, a atividade da apanha do moliço voltou a deixar de ser praticada (Sarmiento, 2008).

Hoje em dia, já não se pratica a apanha do moliço na Ria de Aveiro, tendo as alfaias e o barco moliceiro ganho uma nova interpretação como símbolo cultural e identitário da região.



A apanha do moliço
© Clara Sarmiento

3. As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Os barcos da Ria teem hoje formas elegantes, características, inconfundíveis, que demonstram ou uma adaptação feliz do talhe bizarro de bateis que no alvorecer da nossa história por aqui passaram, ou uma criação pitoresca e hábil de construtores artistas que viveram e se sucederam nas margens deste estuário.

Alberto Souto, 1929

As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Categorias e características

De acordo com Lixa Filgueiras (1975) as embarcações da Ria de Aveiro terão provido das canoas mesopotâmicas anteriores a 3000 a.C. após transformações e adaptações. Em 1905, Luiz de Magalhães, dividiu as embarcações tradicionais da Ria de Aveiro em quatro grandes categorias, de acordo com a sua função. O barco mercantel/ou saleira, para a exploração das salinas; o barco moliceiro para a apanha do moliço; a bateira mercantel para o transporte fluvial da pesca marítima; as bateiras chinchorro, labrega e de Ílhavo para a pesca, e a bateira caçadeira para a caça de aves aquáticas e a passagem de pessoas nos canais.

Luiz de Magalhães (1905, pp. 51-54) afirma, ainda, que:

Embora de um systema de construcção identico, determinado pela natureza da região fluvial em que são empregados, esses barcos differem entre si em certos detalhes de forma, que se teem conservado na sua maxima pureza tradicional. (...) Todos são construídos de pinho, (...) são de fundo chato – o que é imposto pela natureza do leito da ria (...) teem bicas de ré e de proa levantadas, sendo a proa sempre coberta, para agasalho da tripulação nas navegações mais longas e nas demoradas estações fóra da habitação terrestre. Todos usam o mastro alto e a vela trapezoidal muito elevada, para apanar o vento de cima ao atravessar os canaes ou a via fluvial do Vouga.

Embora, ao longo dos anos seguintes vários autores tenham classificado as embarcações lagunares de outras formas, verifica-se um consenso ao atribuir-lhes uma semelhança construtiva de um sistema próprio adaptado à Ria de Aveiro.

As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Mercantel

O mercantel é "*a mais possante embarcação da ria*" que efetuou o transportes de passageiros e de mercadorias a partir do século XV entre os diversos centros urbanos (Lopes, 1997; Laranjeira, 1989; Sarmiento, 2008; Fonseca, 2011). É, também, denominado de *saleiro* ou *salineiro*, uma vez que desempenhou um papel fundamental no transporte de avultadas quantidades de sal ao longo de várias décadas (Laranjeira, 1989; Sarmiento, 2008).

Tem um comprimento de 18 metros, e uma largura de aproximadamente 2,70m, com um pontal entre 0,85/0,90m. O fundo é composto por tabuado de 0,02m. O costado é composto por tabuado de 0,02m. A dimensão do bordo é 0,22m por 0,11m e a dimensão da draga 0,22m por 0,13m no centro, e termina em 7 por 7 cm (Fonseca, 2011).

É constituído por 29 cavernas (13 para a proa e 16 para a ré). Cada caverna tem 0,18m por 0,07/0,08m. Tem capacidade para 15/18 toneladas. Dispõe de um mastro principal fixado a meio do barco com uma altura de aproximadamente 10 m e uma espessura de 30 cm que aguenta uma vela pesada e trapezoidal com cerca de 32 m² da superfície (Laranjeira, 1989; Lopes, 1997; Fonseca, 2011).

Navega quase sempre à vela, podendo navegar à vara ou à sirga pontualmente. A proa do barco é espaçosa podendo albergar 4 homens no seu interior (Laranjeira, 1989). Em média, a sua construção demora aproximadamente 2 meses (Laranjeira, 1989).



Mulher a descarregar sal de um Mercantel
© Senos da Fonseca, 2015

As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Classificação das Bateiras

Ao longo de toda a ria é possível encontrar um grande número de bateiras, destinadas, porém, a fins distintos. Ainda assim, todas as bateiras da ria apresentam várias características comuns: fundo completamente chato permitindo vogar em águas pouco profundas (Laranjeira, 1989), têm roda de proa e cadaste aplicados nas extremidades de uma tábuia longitudinal – a tábuia de quilha; recebem as balizas (cavernas + braços) pregadas diretamente no fundo, antes de serem aplicadas as tábuas da borda, têm como reforços longitudinais a draga e a cinta, aplicadas na parte superior de ambos os bordos, e como reforço transversal têm o traste (Silva e Lopes, 2011).

Eduardo Lamy Laranjeira (1989) identificou as seguintes bateiras: bateira mercantela; bateira moliceira ou de canelas; bateira marinhoa; bateira erveira; bateira patacha; bateira labrega; bateira caçadeira; bateira bugiganga ou mugiganga.

Em 2015, Senos da Fonseca (2015) categorizou as bateiras lagunares em 4 categorias, consoante a sua forma:

- Bateiras de bica: Ílhava; Chinchorra; Bateiras de mar; Labrega; Bateira mercantela
- Bateiras caçadeiras: De caça; pesca e recreio
- Bateiras erveiras: De Canelas e Salreu; do norte lagunar
- Outras: Ladra; Rasca, patacha ou chata



Cais do Bico, na Murtosa
© Município da Murtosa

As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Ílhava e Chinchorra

Na sua classificação, Senos da Fonseca 2015, avança com as características principais das bateiras lagunares.

Ílhava: Destinada à pesca com artes de arrasto de dimensão apreciável, mas e também na apanha do moliço e transporte de ervagens. Segundo o autor poderá ter sido a embarcação que inspirou a construção do Barco Moliceiro.

- Características: Comprimento – 13,75m; manga – 2,50m; pontal – 0,75m; cavername tinha 17/18 cavernas com distância de 0,45/0,55m; traste entre a 10ª e a 12ª caverna, com a dimensão de 2,15m X 0,48m X 0,05m; castelo da proa era aberto. A ilhava era movida por dois remos, longos, com cerca de 7,70m e à vela, para grandes deslocações (Fonseca, 2015). Atualmente apenas é possível observá-la no Museu Marítimo de Ílhavo.

Chinchorra: Destina-se à pesca com a arte tradicional “chinchorro”. Ainda é possível observá-la em plena atividade.

- Características atuais: Comprimento – aproximadamente 8,5m (podendo ir até 9,5m); boca – 1,92m a 2m; pontal – 0,60 a 0,70m; cavername tinha 13 a 14 cavernas na bateira de 8m e 15/17 cavernas na bateira de 9,5m; cavernas com distância de 0,45/0,47m (Fonseca, 2015).



Ílhava à vela
© Senos da Fonseca, 2015



Chinchorras no cais da Torreira
© Senos da Fonseca, 2015

As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Bateira de mar, Labrega e Mercantela

Bateira de mar: Destina-se à pesca no mar. Tem fundo mais curvo, para melhorar o arrasto no areal e uma bica mais recurvada e com um lançamento fazendo lembrar a proa de um barco do mar

- Características: Comprimento – 10m; manga – 2,40m; pontal – 0,85m; cavername tinha 13/14 cavernas com distância de 0,45m; dois trastes – 1º na proa entre a 11ª e a 12ª cavernas + 2º na popa entre a 8ª e a 9ª caverna; dois remos com 7,20m (Fonseca, 2015).

Labrega: criada pelos construtores murtoseiros para o pescador-lavrador murtoseiro, que descia nos intervalos da lavra à laguna para a colocar as artes do *botirão*, *nassa*, *galricho* e, muito caracteristicamente, armar o caracol do *saltadouro*.

- Características : Comprimento entre perpendiculares – 8m; boca – 1,80m; pontal – 0,60m; cavername tinha 13 a 14 cavernas, cada uma com dimensão 0,09m x 0,06m (Fonseca, 2015).

Mercantela: foi construída para a apanha de bivalves, (especificamente) berbigão.

- Características : Comprimento – 10m a 12m; boca – 2,20m; pontal – 0,60/0,65m; cavername tinha 23 a 24 cavernas, cada uma com dimensão 0,15m x 0,10m (Fonseca, 2015).



Bateira de mar na Torreira
© Ana Maria Lopes in Senos da Fonseca, 2015



A labrega
© Ana Maria Lopes in Senos da Fonseca, 2015



Mercantela à vela, anos 50
© Ana Maria Lopes in Senos da Fonseca, 2015

As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Caçadeiras, Erveiras

Caçadeiras: Destinava-se para a caça (patos, maçarico, borrelhos, garças, cagarras, etc), mas pelas suas dimensões foi muito utilizada para a pesca com artes fixas ou dormentes.

- Características: Comprimento – 8m; boca – 2m; pontal – 0,60m; cavername tinha 14 cavernas com distância de 0,45m; cada caverna com dimensão 0,10m x 0,06m; dois remos com 6,70m (Fonseca, 2015).

Erveira de Canelas (tipo matola): destinada ao transporte de ervas e animais, entre veiros

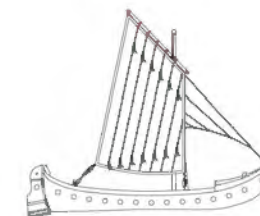
- Características : Comprimento – 10m; boca – 2,00m; pontal – 0,48m; cavername tinha 17 cavernas, cada uma com dimensão 0,13m x 0,06m; falcas – 0,27m x 0,0015m; pé das falcas – 0,075m x 0,065m; (Fonseca, 2015).

Erveira do norte Lagunar: destinada ao transporte de ervagens, desde as malhadas até aos terrenos onde seriam aplicadas.

- Características : Comprimento – 10/11m; boca – 2,20m; pontal – 0,70m; cavername tinha 17 cavernas, cada uma com dimensão 0,13m x 0,06m; falcas – 0,27m x 0,0015m; pé das falcas – 0,075m x 0,065m; (Fonseca, 2015).



Caçadeiras na Torreira
© Ana Maria Lopes in Senos da Fonseca, 2015



Bateira erva de Canelas
Senos da Fonseca, 2015



Erveira do norte. Anos 60
© Ana Maria Lopes in Senos da Fonseca, 2015

As embarcações tradicionais da Ria de Aveiro

Ladra e Chata

Ladra: Destinava-se ao transporte de pessoas, animais e ervagens (a sua principal função).

- Características : Comprimento – 4,25m; boca – 1,250m; pontal – 0,40m; cavername tinha 6 cavernas, cada uma com dimensão 0,08m x 0,06m, distanciadas entre si em 0,40m; deslocava-se à vara que tinha 3,5m (Fonseca, 2015).

Chata, Patacha ou Rasca: serve para o transporte de pessoas ou gado e de ervagens.

- Características : Comprimento – 4,40m (muito variável); boca – 0,80 a 1,40m; pontal – 0,30m; cavername tinha 9 a 11 cavernas; (Fonseca, 2015).



Ladra em 3D

© Senos da Fonseca, 201



Chata na Pateiras de Fermentelos

© Senos da Fonseca, 2015

4. O barco moliceiro

Este lindo barco serve para tudo (...) é o encanto da ria. Tem não sei quê de ave e de composição de teatro. Anima a paisagem. (...) Navega à vela pelo interior das terras, e estou em dizer que é capaz de escorregar por cima das ervas. (...) Por último chega a servir de casa (...) Não conheço outro mais artístico, mais leve, mais adequado às funções que exerce e à paisagem que o circunda.

Raúl Brandão, 1923

O barco moliceiro

A origem do barco

O barco moliceiro terá adquirido as formas que hoje conhece nos finais do século XVIII (Fonseca, 2011), tendo conhecido no século XIX um grande crescimento no número de embarcações (Lopes, 1997). Nasceu essencialmente para a faina do moliço (Laranjeira, 1989), complemento vital da agricultura de subsistência da região (Sarmiento, 2008), exercendo a sua atividade em toda a extensão da laguna (Castro, 1943).

É fruto do engenho e perícia do mestre carpinteiro lagunar, tendo-se inspirado noutros “entes navegáveis” (Almeida, 2018), sendo todas as suas características de conceção respostas “tão funcionais quanto simbólicas” às particularidades da Ria de Aveiro (Sarmiento, 2008). O barco moliceiro representa, assim, uma “obra de arte naval local perfeita” (Lopes, 1997), de uma comunidade que num período da sua história teve de “inventar um novo tipo de embarcação” (Lopes, 1997) para desempenhar de forma mais eficaz uma atividade que se encontrava em franco crescimento e era fundamental para a prosperidade da população.

Pensado de raiz para navegar na Ria, o barco moliceiro adotou formas próprias (ex: fundo plano e pouco calado), que o permitiram navegar pelas águas pouco profundas da laguna, sem correr o risco de encalhar, sendo-lhe suficiente cerca de um metro de água (Laranjeira, 1989; Lopes, 1997; Sarmiento, 2008; Almeida, 2018). Naturalmente sofreu, ao longo das décadas, adaptações que permitiram dar respostas às novas necessidades da comunidade (Almeida, 2018), mantendo-o, até hoje, como uma embarcação viva, embora a “apanha do moliço” já não se pratique (Lopes, 1997).



Moliceiro na Ria de Aveiro
© David Goddard | Município de Ílhavo

O barco moliceiro

Moliceiro como símbolo da região

"O barco moliceiro é um símbolo de diferenciação regional" (Leitão, 1944). *"Os barcos moliceiros da Ria de Aveiro fazem parte da sua paisagem bucólica, de tons suaves e nostálgicos"* (Melo, 1955). *"O moliceiro tornou-se uma embarcação mítica no imaginário coletivo da região"* (Guimarães, 1986). *"(...) barco moliceiro a que ousaria chamar, sem desdouro de nada e de ninguém, o sinal heráldico ou de maior valor heráldico-etnográfico de toda a Região de Aveiro"* (Chaves, 1968).

Ao longo dos anos, o barco moliceiro foi sendo descrito por várias figuras (políticos, escritores, artistas, entre outros) como um dos principais símbolos da região, tornando-se figura na história, destacando-se pelos seus traços, pela sua construção, pelos seus painéis decorativos (Almeida, 2018), que o tornam numa embarcação única, e "emblema da cultura da Ria de Aveiro, da qual se tornou símbolo e reflexo" (Sarmento, 2008).

Nos anos 1950's o Serviço Nacional de Informação (SNI) já se encontrava atento ao seu valor cultural, tendo solicitado à Comissão Municipal de Turismo de Aveiro a recolha de uma proa de barco moliceiro, para representar a região numa exposição a realizar-se em Genebra, em 1953 (Sarmento, 2008). Sobretudo com a evolução do vídeo e da fotografia, o barco moliceiro foi-se introduzindo no imaginário de todos os que visitam a região, "transformando-se numa criatura intemporal" (Sarmento, 2008), tendo sido tema central de vários documentários, reportagens, registos fotográficos e inspiração para diversas obras artísticas (Almeida, 2021; Dias, 2021).



Barco Moliceiro em Exposição no Museu de Marinha, em Lisboa
© Joe Taruga

O barco moliceiro

A evolução do número de moliceiros

Em 1889, Fonseca Regalla, afirmava que existiam na Ria de Aveiro, 1342 barcos moliceiros. Este número manteve-se similar até ao início dos anos 30, tal como Agostinho Simões Lopes (1968) comprova na sua investigação, reportando a existência de 1356 barcos em 1925. O autor retrata, porém, o início da diminuição de barcos moliceiros a partir dos anos 40/50. Em 1955, existiriam 827 barcos na Ria e em 1964, 613 barcos. Eduardo Lamy Laranjeira (1989) indica a existência de 30 barcos em 1975 e de 2 barcos em 1984. Nos final dos anos 80, fruto do subsídio atribuído pela Junta Autónoma do Porto de Aveiro e das Câmaras Municipais, verificou-se um crescimento de barcos moliceiros para aproximadamente uma dezena (Sarmiento, 2008). Contudo, após o cancelamento deste subsídio, a apanha do moliço foi, novamente, abandonada, tendo o número de barcos moliceiros existentes, verificado um novo decréscimo, existindo apenas 2, em 1998, de acordo com Senos da Fonseca (2011).

A partir do início dos anos 2000, o barco moliceiro vê um novo crescimento do número de embarcações existentes, desta feita através da atividade turística, adaptando-se, assim, a uma nova realidade socioeconómica, que permitiu dar-lhe uma nova interpretação que evitou a sua perda (Sarmiento, 2008; Almeida, 2018; Dias, 2021). No final dos anos 2010's, existiam cerca de três dezenas barcos moliceiros, contudo alguns já apresentam adaptações construtivas, necessárias para a segurança dos turistas, que os distanciam, em alguns pontos, da traça original da embarcação tradicional, que navega à vela na "ria aberta" e que participa nas regatas (Lopes, 2021; Almeida, 2021).



Regata das Festas da Ria, anos 70/80
© Arquivo Digital Aveiro e Cultura - AEJE

O barco moliceiro

A importância na dinâmica turística nacional

Vários autores reconhecem que a adaptação do barco moliceiro para as atividades turísticas foi crucial para ele tenha *chegado* aos nossos dias. Tal deveu-se a um conjunto de diversos fatores, desde logo a sua estrutura artística e pictórica que o destaca das demais embarcações, mas também ao facto do barco moliceiro ter sido, desde longas décadas um símbolo da região, assumindo uma forte ligação com a comunidade local, ultrapassando a figura de mero utensílio de trabalho, e tornando-se, quase, um membro do agregado familiar.

Não obstante, e com o fim da apanha do moliço na Ria de Aveiro, o seu trajeto poderia ter assumido um caminho similar ao de tantas outras embarcações, em todo o mundo, que findo o seu propósito inicial, se extinguem e passam a integrar o espólio de museus.

Foi, de facto, a proximidade afetiva que o barco criou com a comunidade, e toda a sua estrutura artística e decorativa que o fizeram tornar-se, como muitos autores, investigadores regionais, um verdadeiro ex-libris da Região de Aveiro.

Efetivamente, esta transição iniciou-se nos anos 60/70, período em que se verificam algumas ações que têm como objetivo consolidar o barco moliceiro como símbolo regional, utilizando-o como recurso para a promoção turística, sendo presença frequente em cartazes, fotografias e vídeos de divulgação nacional e internacional da Região de Aveiro.



Barco Moliceiro no Canal Central de Aveiro
© Blog *We Travel The World*

O barco moliceiro

Os primeiros passos do barco na atividade turística

Em 1961, a Comissão Municipal de Turismo de Aveiro, procede à aquisição de um barco moliceiro, com todos os seus apetrechos, com o objetivo de se manter fundeado no Canal Central da Ria e eventual transporte de turistas. De acordo com um registo consultado por Clara Sarmento (2008) esta aquisição era justificada pela Comissão da seguinte forma:

Constitui este tipo de embarcação um dos mais fortes motivos de interesse turístico da nossa região. Porém, torna-se muitas vezes difícil aos turistas que nos visitam encontrá-los, porquanto, na sua faina, por vezes trabalham muito longe de Aveiro e em local de difícil acesso. Por isso, pensou esta Comissão adquirir um barco daquele tipo, que ficará em exposição permanente, no Canal Central. Eventualmente, poderá ser utilizado também em excursões.

De acordo com Clara Sarmento (2008) este terá sido um dos primeiros movimentos da transição do barco moliceiro de "objeto etnográfico do setor primário para o setor terciário, movimento que esteve na origem do processo de recuperação, conservação e promoção do moliceiro, enquanto património e símbolo".

Este foi um processo consolidado ao longo de várias décadas, tendo-se tornado mais efetivo no final da década de 90, quando se iniciou, formalmente, a dinamização de passeios turísticos em barcos moliceiros. Foi, contudo, após os anos 2000's que se verificou um grande crescimento do número de turistas e, conseqüentemente, o aumento do número de operadores marítimo-turísticos a comercializar estes passeios.



Passeio de Barco Moliceiro
© Turismo do Centro de Portugal

O barco moliceiro

A atividade turística atual dos barcos moliceiros

Para operar nos canais de Aveiro, os barcos moliceiros que aqui operam tiveram, contudo, de se adaptar e integrar outros elementos que garantissem a segurança e o conforto dos turistas.

Durante a década de 2010's, verificou-se a aparecimento de empresas de animação turística que comercializam experiências em *Ria Aberta*, sendo que nestes passeios os barcos assumem a traça e os meios de propulsão originais.

Atualmente, o visitante pode usufruir de ambas as experiências, proporcionando-lhe diferentes interpretações da Ria de Aveiro, do passado e do presente.

A evolução do barco moliceiro foi importante, não só em termos patrimoniais, mantendo-o vivo, mas também o foi em matéria económica/social, criando uma indústria fundamental para a geração de riqueza para a região, potenciada através do crescimento turístico.

Dados recentes pré-pandemia de COVID-19, reportavam que cerca de 1 milhão de pessoas, por ano, efetuavam passeios de barco moliceiro e que esta dinâmica económica era responsável, de forma direta, por mais de 150 empregos.



Passeio de Barco Moliceiro em *Ria Aberta*
© Município da Murtosa, 2019

O barco moliceiro

Os tipos de barcos moliceiros

Octávio Lixa Filgueiras (1965) afirmou existir três tipos de barcos moliceiros, diferenciando-os de acordo com o comprimento: da Murtosa, de Salreu e de Mira. O de Salreu mede apenas 9,00m/9,50m e é, por vezes, classificado como bateira erveira. O de Mira (do sul ou matola) possui treze metros. O da Murtosa (norteiro ou murtoseiro) atinge os 15 metros (Filgueiras, 1965; Fonseca, 2011).

Por sua vez Senos da Fonseca (2011) considera existir dois tipos de barcos moliceiros, com afinidade entre si. “Um construído no norte da Laguna (Murtosa, Pardilhó, Estarreja e Ovar) (Lopes, 1997) e outro construído no canal de Mira (Gafanhas e Mira)” (Fonseca, 2020). Contudo, ambos tinham como principal função, a apanha e o transporte do moliço, para fertilizar as terras em torno da laguna (Castro, 1943; Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).

O moliceiro construído no norte da laguna é mais longo e “*mais elegante nas formas e o mais impressionista pelo cromático da sua decoração*” (Fonseca, 2020). O moliceiro construído no canal de Mira é “completamente negro, mais curto, menos rústico e menos ágil de manobra” (Fonseca, 2020)

Ambos os autores concordam que o barco moliceiro da Murtosa é aquele que é considerado o moliceiro padrão (Filgueiras, 1965; Fonseca, 2020).



Moliceiro do norte da laguna
© Manuel Ramos, 2021



Moliceiro do sul ou Matola
© Ana Maria Lopes, 1930



A bateira erveira de Salreu
© Senos da Fonseca, 2020

O barco moliceiro

O Moliceiro do sul ou matola

Embora sejam muito parecidos aos moliceiros do norte (ou murtoseiros), têm uma ausência de decoração nas “caras da proa e da popa”: eram barcos completamente breados (Lopes, 1997). Além da ausência de decoração, notava-se alguma diferença no lançamento da bica de proa mais alteada e na volta do papo que parecia um pouco mais alargada (Lopes, 1997).

De acordo com António Marques da Silva (2011) as suas dimensões são:

- Comprimento: 13,50m
- Boca: 2,5m
- Pontal: 0,45m
- Cavername: 21 cavernas



Réplica 1/25
© Ana Maria Lopes, 2012

O barco moliceiro

O Moliceiro do norte ou murtoseiro

"É contudo o mais elegante e o mais rápido barco da ria e aquele cuja forma distingue-se de todos os outros". (Luiz de Magalhães, 1905).

O barco moliceiro do norte da laguna tem uma estrutura mais comprida que o do sul e diferencia-se desse, sobretudo, pelos seus painéis decorativos (2 à ré e 2 à proa), que tornam numa das expressões artísticas de maior valor da Ria de Aveiro.

O barco moliceiro do norte tem as seguintes dimensões (Magalhães, 1905; Castro, 1943; Filgueiras, 1965; Laranjeira, 1989; Lopes, 1997; Fonseca, 2020):

- Comprimento: 14,50/15,00m
- Boca: 2,50/2,60m
- Pontal: 0,40/0,45m
- Cavername: 21 cavernas (11 para a ré e 10 para a proa)
- Capacidade: 5 toneladas

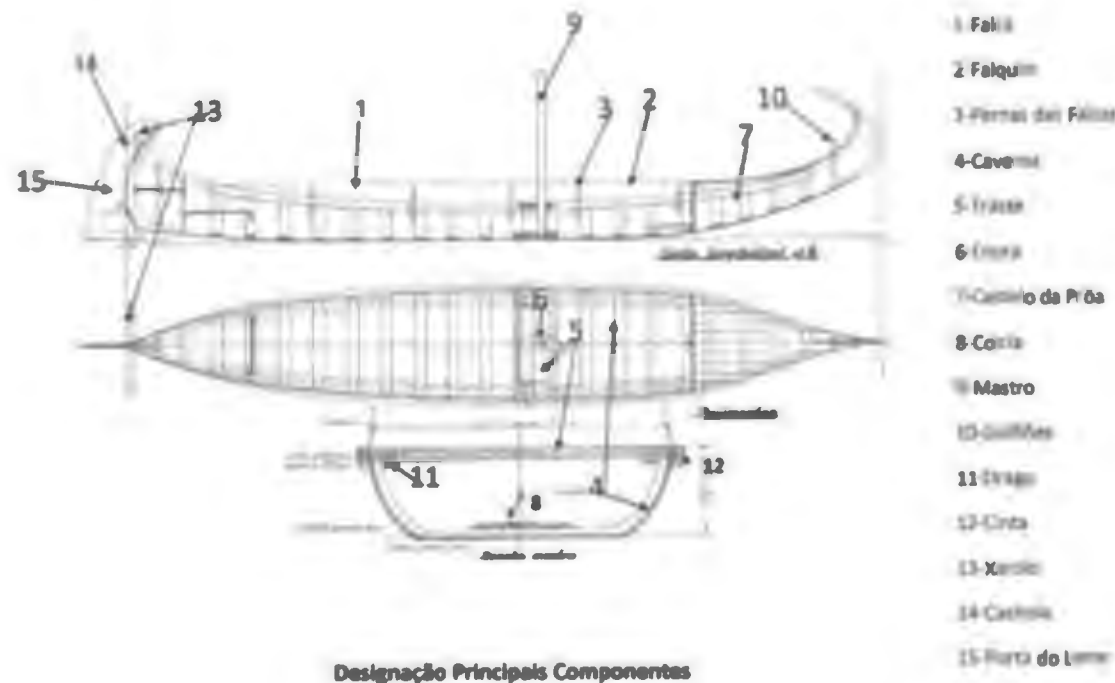


Barco moliceiro do norte
© Sónia Santos, 2021

O barco moliceiro

Componentes do barco moliceiro

O barco moliceiro apresenta uma estrutura bastante característica para permitir a navegabilidade na Ria de Aveiro, assumindo um conjunto de componentes que o tornam *"na mais bela e elegante embarcação de toda a Ria de Aveiro e talvez, até, de todo o Portugal"* (Laranjeira, 1989). Na figura abaixo Senos da Fonseca (2011) apresenta as principais componentes da embarcação.



Designação das principais componentes do barco moliceiro
© Senos da Fonseca, 2011

O barco moliceiro

A proa

O barco moliceiro destaca-se das demais embarcações da Ria de Aveiro pela sua proa *“recurvada, elegantemente prolongada, dizendo para trás, num mostrar precioso – e gracioso – de um colo que muitos sugeriram ser inspirado no cisne, quando no voltar de cabeça, lança um olhar insolente para trás”* (Fonseca, 2011).

De acordo com Senos da Fonseca (2011) esta forma na proa não é resposta a qualquer exigência funcional, tendo apenas como intenção *“expressar a individualidade inimitável deste barco”*.

A proa mede entre quatro a cinco metros de comprimento por dois a três de altura (Sarmiento, 2008). A proa é sempre coberta, e tem porta e chave, constituindo, assim, o castelo da proa, que serve tanto de dormitório para a tripulação, como de paiol de mantimentos (Magalhães, 1905; Laranjeira (1989); Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).

No interior do castelo da proa é possível encontrar, em cada um dos lados, a meia altura, duas prateleiras, a que é dado o nome de cheleiras, onde são guardados os mantimentos, os utensílios domésticos e a roupa da proa. Na cheleira do estibordo, há uma pequena gaveta, denominada portinhola, fechada com chave, para guardar os documentos de bordo e objetos de maior valor. Nas extremidades desta câmara, o pique, que é o seu ponto mais alto e estreito que serve para armazenar o pão e de arrecadação à vela e cabos. A cobrir as primeiras duas cavernas da proa, existem dois estrados que cobrem o vão entre as primeiras duas cavernas, chamado *painas* da proa, sendo também aqui que os tripulantes preparam e servem as suas refeições (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).



Desenho de Teodoro Craveiro
© in Senos da Fonseca, 2011



Castelo da Proa Barco “A.Rendeiro”
© Daniel Costa, 2021

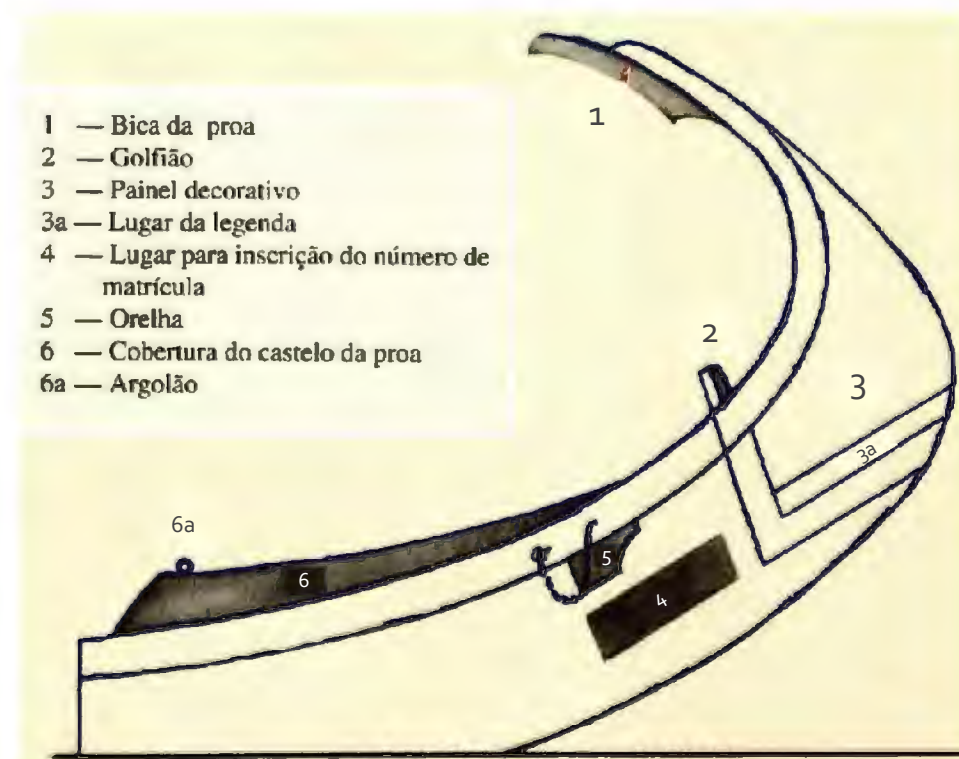
O barco moliceiro

A proa

O ponto mais elevado da proa e da ré do moliceiro termina com uma peça recurvada que se designa pelo nome de bica (1 na ilustração). É articulada por meio de uma dobradiça que permite, sempre que seja necessário passar sob qualquer ponte, reduzir a altura do barco (Sarmiento, 2008).

Os golfiões (2 na ilustração) situam-se logo abaixo da bica, perto da base, e são duas peças de madeira diametralmente opostas, com as dimensões de vinte e dois centímetros de altura por seis de largura e oito de espessura, simultaneamente utilizados para a amarração da sirga, o descanso dos ancinhos e das varas no ancoradouro (Sarmiento, 2008).

Nas duas "caras" da proa surgem os painéis decorativos (3 na ilustração). Além do desenho, os painéis têm, sempre, uma legenda (3a na ilustração) a acompanhar e a contextualizar a sua interpretação (tema explorado detalhadamente no capítulo 6).



Proa de um moliceiro
 © Domingos José de Castro, 1943

O barco moliceiro

A proa

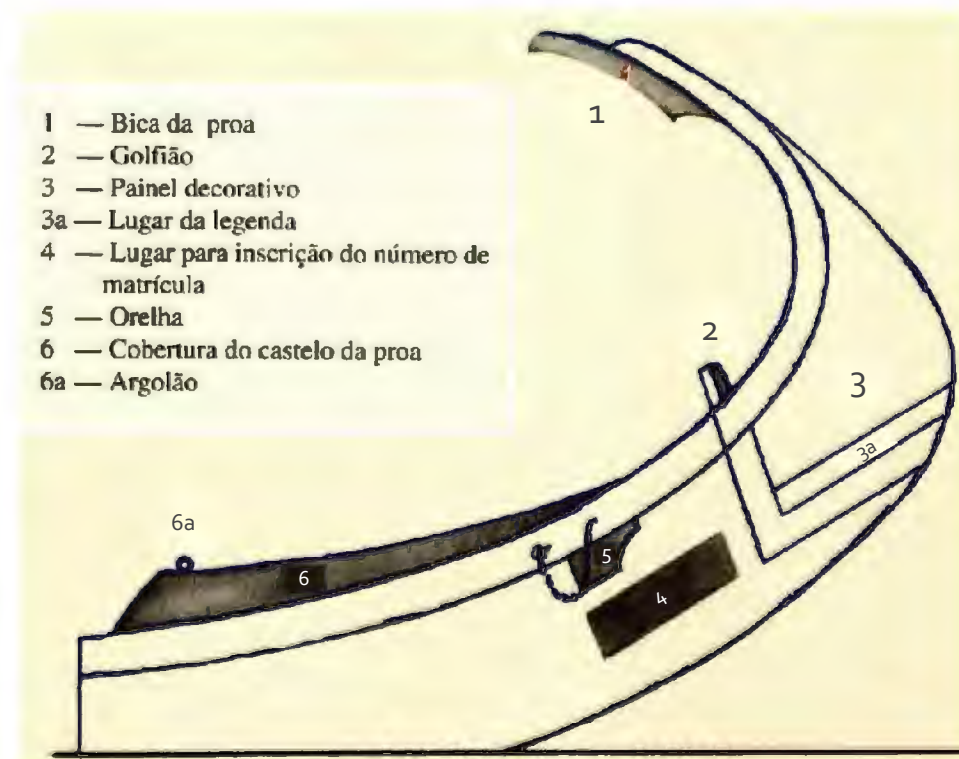
A matrícula (4 na ilustração) é sempre disposta nos dois lados da proa, sendo pintado a branco sobre um retângulo preto. (Sarmiento, 2008).

A orelha (5 na ilustração) é uma peça de madeira, a estibordo, que evita que o moirão (vara que fixa o barco ao fundo da Ria, para a sua atracação) fira o costado do barco, quando este se encontra preso (Lopes, 1997).

O argolão (6a na ilustração) é uma argola em ferro, situada na cobertura do castelo da proa (6 na ilustração) que serve para fixar o pau das tira-viras (modalidade de condução e nome do cabo empregado para tal fim) e o mastaréu (pequeno mastro suplementar) e, também, para calcar o traquete (pequena vela, por vezes utilizada) (Lopes, 1997).



Proa de moliceiro
© Sónia Santos, 2021



Proa de um moliceiro
© Domingos José de Castro, 1943

O barco moliceiro

A Ré

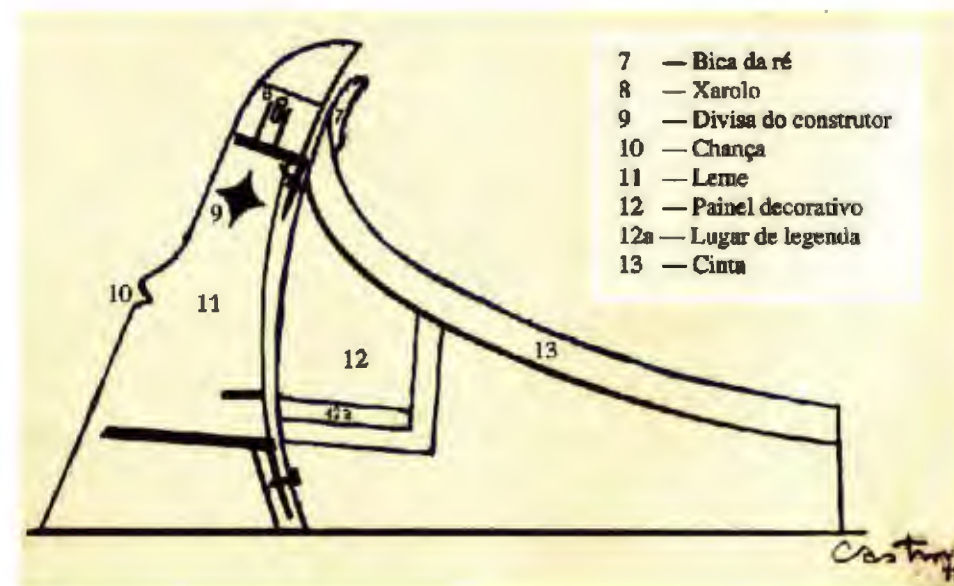
De acordo com Daniel Tércio Guimarães (1986) a proa e a ré constituem os dois polos de organização interior do barco. Na proa concentrar-se-iam os objetos ou substâncias que se deveriam manter longe da água e da humidade; na ré, aqueles que, mesmo molhados, não se deterioram.

Na ré, também é possível, encontrar a bica (7 na ilustração), situada no final da embarcação.

O Xarólo (8 na ilustração) é uma vara de pinho ou de eucalipto, com 2,50 m de comprimento, que atravessa a parte superior do leme (11 na ilustração) e nas extremidades da qual se prendem as pontas dos cabos de comando da embarcação (Dias, 1971; Lopes, 1997).

Abaixo, surge a divisa do construtor (9 na ilustração). Esta marca (também conhecida como sigla) permite identificar quem construiu o barco, uma vez que cada construtor possui uma divisa característica.

A chança (10 na ilustração) situa-se a meia altura da linha de contorno do leme, e tem um efeito decorativo (Dias, 1971).



Ré de um moliceiro

© Domingos José de Castro, 1943

O barco moliceiro

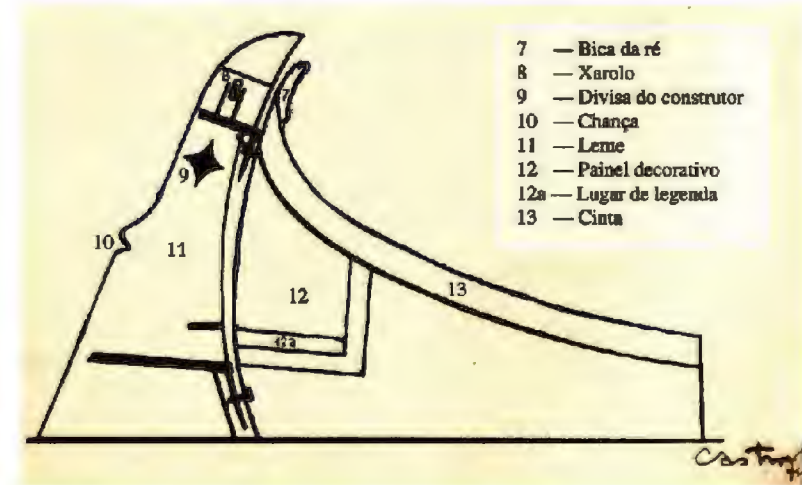
A Ré

Também em ambos os lados da ré, se verifica a presença de painéis decorativos (12 na ilustração) acompanhados pela legenda (12a na ilustração).

A cinta (13 na ilustração) é viga de madeira fixada exteriormente na parte superior do costado.

No interior da ré encontra-se o cagarete (14 na ilustração), um pequeno compartimento fechado, situado por detrás da entremesa de ré (15 na ilustração) na parte mais estreita e elevada da ré, e nele se guardava o sal, o peixe ou a carne salgada, para consumo dos tripulantes (Dias, 1971). A entremesa da ré situa-se à frente do cagarete e consiste numa tampa amovível que serve de assento ao arrais, quando controla o barco, sendo também o local onde se guardava o barril da água.

O paneiro da ré (16 na ilustração) é um estrado móvel, sobre as cavernas, aos pés do arrais. A última tábu, *costaneira volante*, é desligada, com o propósito de facilitar o levantamento do paneiro (Dias, 1971; Lopes, 1997).



Ré de um moliceiro
 © Domingos José de Castro, 1943



Ré do moliceiro "A. Rendeiro"
 © Daniel Costa, 2021

O barco moliceiro

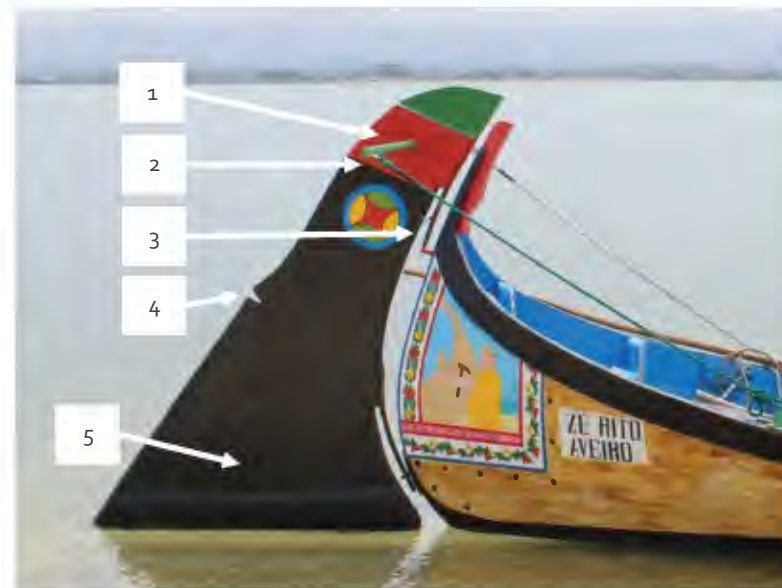
O Leme

“É notável que as suas linhas (do leme) estejam em perfeita sintonia e harmonia com as linhas do Moliceiro”. É desta forma que Senos da Fonseca, 2011, se refere ao leme dos moliceiros realçando, ainda, as suas linhas curvas, muito elaboradas e de uma “elegância soberba”.

De acordo com o autor, o leme divide-se em:

A porta ou pá do leme (5 na ilustração); a cabeça (1 na ilustração) – que é atravessada pelo xarolo (2 na ilustração). O xarolo tem 2,00m de comprimento e cerca de 0,50m de diâmetro. É através deste que se fixam os cabos de mando da embarcação.

O macho (3 na ilustração) tem aberturas retangulares, onde pode entrar a cavilha (de ferro), permitindo suspender o leme a diversas alturas (útil para deslocar a embarcação em baixios). A chança (4 na ilustração) tem uma função decorativa, podendo servir de apoio à tripulação em determinadas tarefas de navegação.



Ré do moliceiro
“Zé Rito”
© Sónia Santos,
2021

O barco moliceiro

Métodos de propulsão – Andar à Vara e Andar à Sirga

“*Andar à vela, andar à vara e andar à sirga*” são estes os métodos de propulsão tradicionais do barco moliceiro (Castro, 1943).

Domingos José de Castro, 1943, descreve-os da seguinte forma:

“Andar à vara” era frequente quando se verificava a ausência de vento ou quando a embarcação navegava junto ao cais, motas e malhadas. Os moliceiros usam varas de “pinho”, de 4 a 6 metros, mergulha a vara, fincando-a no fundo da laguna e, encostando a outra extremidade ao seu peito, empurra, em repetidos “passeios” desde a proa até próximo da ré; para esse efeito, o castelo da proa e os bordos vêm do estaleiro aparelhados pela mesma forma das tostes, com breu e serradura, oferecendo assim mais aderência e evitando o escorregamento (Castro, 1943).

“Andar à sirga” era mais ocasional, verificando-se na passagem dos canais mais estreitos ou junto das margens da Ria, sempre que o moliceiro navega contra a maré ou contra o vento. Uma das extremidades da sirga (cabo de sisal ou esparto de 0,025 m de espessura) é amarrada aos golfiões e a outra leva-a o respetivo tripulante, que segue a pé pela margem. Outra forma de utilizar a sirga era prendendo-a numa das extremidades do xarolo, passando de seguida pelo moitão da bica da proa e sendo amarrada à extremidade do mesmo. Com este método, os dois tripulantes podiam manusear o leme enquanto faziam outros trabalhos, de qualquer local da embarcação (Castro, 1943).



Andar à Vara
© David Goddard | Município de Ílhavo



Andar à Sirga (tripulante a pé, na margem, puxa o barco)
© RTP Arquivos, 1981

O barco moliceiro

Métodos de propulsão – Andar à Vela

“Andar à vela” era, contudo, o seu método de propulsão habitual. A movimentação do barco é conseguida por meio de uma vela larga trapezoidal de 24m^2 (Lemos, 1933; Castro, 1943).

Para se aparelhar a vela ao mastro de 8 m, prende-se em primeiro lugar, a vêrga, a vara de “pinho” com o comprimento de 4 metros onde, por meio de “cordéis”, que se chamam “envergues”, que se encontram costuradas no próprio tecido, sendo a vela içada por meio de uma corda resistente chamada “ostaga”, que passa por um orifício chamado “cachola”, situado na parte superior do mastro, ficando a outra extremidade chamada “ostaga”, amarrada ao próprio mastro ou argolão. Outros dois cabos - troça e amura – prendem-na, respetivamente, na parte superior e inferior do mastro (Lemos, 1933; Castro, 1943; Laranjeira, 1989).

Para navegar o Moliceiro, os tripulantes utilizam o *bolinão*, uma corda ligada à própria vela com uma outra extremidade agarrada ao “moitão” da bica da proa. O “moitão” é uma roldana que permite controlar o esticamento da vela para que, quando bolinam, a embarcação ganhe barlavento. Em complemento deste cabo, costumam empregar a toste de colocada no bordo do barco por sotavento, meio mergulhada e segura por cordas que, a partir de ambos os orifícios abertos na sua extremidade superior, vão enlaçar-se na parte inferior do mastro. Ficando deste modo meia mergulhada, exerce força e evita o descaimento da embarcação. Na vela, na parte inferior, encontra-se, ainda, a “escota” pequeno cabo destinado a dar maior ou menor superfície regularizando o andamento da embarcação (Castro, 1943; Laranjeira, 1989; Sarmiento, 2008; Fonseca, 2011).



Andar à vela
© David Goddard | Município de Ílhavo

O barco moliceiro

A feitura de uma vela de moliceiro

“A arte de bem velejar depende da mestrança do arrais (...) e da qualidade da execução da vela”, escreveu Ana Maria Lopes (1997). De acordo com a autora, a região conheceu vários mestres de velas como “Manuel Cavaco, de Ovar, David Rico, das Quintas do Norte, Aníbal Oliveira, da Vagueira, José Rilho, do Esteiro, João do André, do Bunheiro, Salvador Arrojado (Ti Arrojado), do Bico da Murtosa” ou Joaquim Larila, de Pardilhó (Amador, 2021; Almeida, 2021).

Segundo Luiz de Magalhães (1905), os materiais usados para elaborar a vela eram a lona francesa, o brim, a estopa e o treu; e são de cor branca, tendo sido, no passado, ornamentadas nas romarias fluviais. Segundo Lopes (1997) esse costume já não se observa sendo, contudo, costume ornamentar a vela com bandeiras de várias nacionalidades (dos países onde os tripulantes estiveram emigrados), ao longo da baluma e do bolinão, em dias festivos.

Ana Maria Lopes (1997) descreveu o processo de feitura de uma vela de moliceiro, talhada e cozida à mão relatando o processo utilizado por Ti Arrojado. Este mestre de velas serve-se, para talhar, um lápis, uma tesoura, um metro e uma régua com cerca de 3m. Para trabalhar os cabos e entrelaçá-los na lona são usados alguns instrumentos, tais como uma agulha de “mosquear” (fazer *moscas*), uma “dideira” (tira de cabedal que se fixa no polegar para proteção da mão), alicate (para puxar a agulha quando fica presa), rapuxo (ponteirinho de ferro para abrir a corda) e navalha (para cortar os cabos) (Lopes, 1997).



Vela ornamentada com bandeiras
© Sónia Santos, 2021

O barco moliceiro

A feitura de uma vela de moliceiro

Cada vela, conforme a sua largura, tem os seus panos (teadas), tiras que a compõem, correspondentes à largura da lona. Uma vela de 60 metros, tem “7 panos em cima, 9,5 em baixo e 9 metros de altura na parte traseira da valuma”. A largura das lonas varia, o que pode alterar o número de teadas do pano (Lopes, 1997).

Como refere Senos da Fonseca (2020) a vela do moliceiro é um trapézio em que os seus lados se designam do seguinte modo: a valume (parte posterior); a esteira (parte inferior); a testa (parte anterior; e a empena (parte superior, atada à verga).

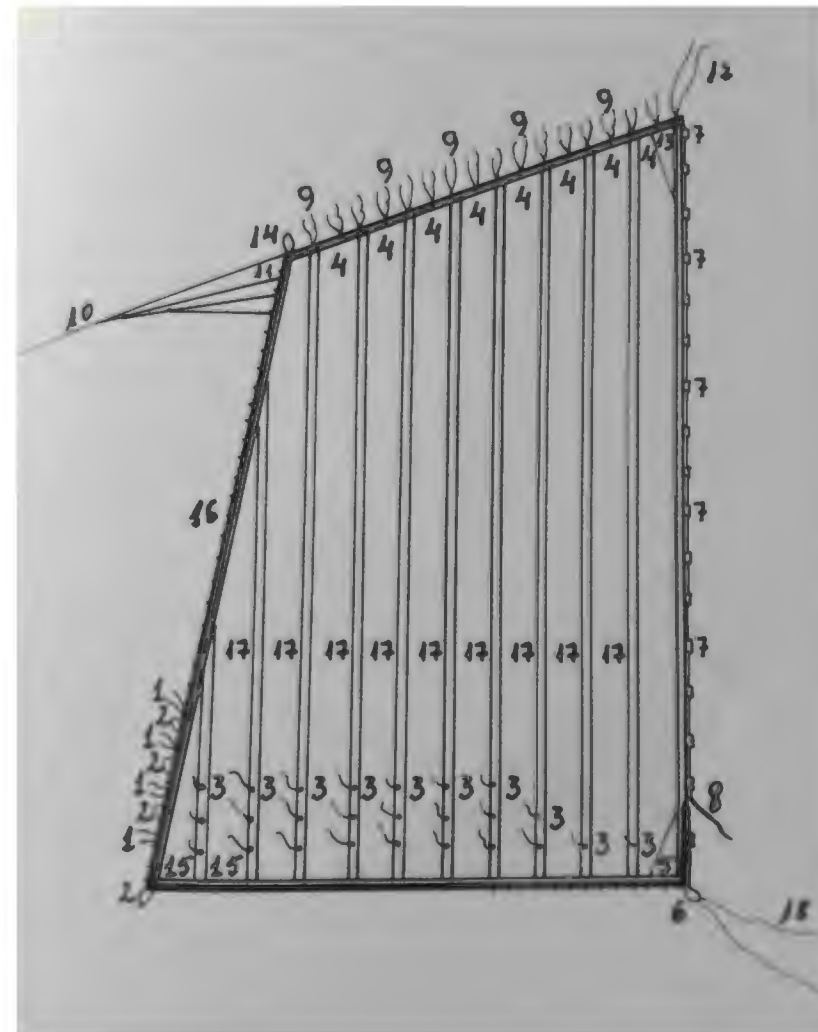
Legenda da Ilustração

- 1 – abraçadeiras
- 2- calçadeiras
- 3- rizes
- 4 – teadas
- 5 – forra da mão da escota
- 6 – Asa da escota
- 7- moscas
- 8 – corda da baluma

- 9 - Imbergues
- 10 – bolinão
- 11 – pernas do bolinão
- 12 – cordas do imbergue
- 13 – forra
- 14 – focinheira
- 15 – cutelos
- 16 – corda de diante
- 17 – costuras
- 18 - escota

Ilustração esquemática de vela de moliceiro

© Ana Maria Lopes, 1997



O barco moliceiro

A *feitura* de uma vela de moliceiro

Ana Maria Lopes (1997), relatando o processo de Ti Arrojado, refere que o Mestre inicia por talhar o pano (ou teada) da valuma (parte posterior). Vai cortando as teadas necessárias. Após esta tarefa, o mestre começa a cozer as teadas, cozendo “ a primeira com a segunda, a terceira com a quarta, etc, unindo tudo no final, de forma a não pesar muito” (Lopes, 1997).

As uniões (ou costuras) são sobrepostas e levam “ponto duplo, com fio dobrado e seguro”, sendo para isso utilizada uma agulha de mosquear (Lopes, 1997). Senos da Fonseca (2011) indica que as sobreposições têm cerca de 0,02m, tendo cada teada uma largura de aproximadamente 0,58cm.

Nas áreas onde será efetuada maior força sobre a vela (durante a navegação), junto ao mastro, na zona da empena e na mão da escota, são colocadas forras (reforços) (Lopes, 1997).

A toda a volta da vela é feita uma bainha, guarnecida por um cabo (fineo) de 0,004m/0,006m. Exteriormente à bainha são cosidas as moscas, distanciadas de dez em dez centímetros. Pelas referidas moscas passa um cabo de sisal (atualmente nylon) de cerca de 0,012m. A esteira não leva moscas, sendo rematada só com a bainha. Na testa, junto ao mastro, na parte inferior, a vela leva a forra do calcador. Na volumna, de dez em dez centímetros, o cabo da bordadura é fixado pelas moscas (Senos da Fonseca, 2011).



Moliceiro na apanha do moliço
© Paulo Godinho, 1997

O barco moliceiro

As cavernas, o traste e o mastro

Um barco moliceiro mede entre 14,50 e 15 metros de *comprimento*, tem uma *boca* entre 2,50m e 2,60, um *pontal* entre 0,40 e 0,45m e conta com 21 *cavernas*, 11 para a *ré* e 10 para a *proa*, sobre as quais são fixadas as pranchas do fundo, tabuado de largura variável, com espessura de 0,02m.

No centro da embarcação é colocado o *traste* – espécie de banco que une as bordas consolidando a boca e estrutura a embarcação. O traste tem um orifício de com 20cm de diâmetro, denominado *enora*, através do qual passa o *mastro*. Nas cavernas inferiores, entre a 10ª e a 11ª, é colocada a *coicia* no sentido proa-ré, com um buraco quadrangular onde encaixa o pé do mastro (Lemos, 1933; Castro, 1943; Dias, 1971; Laranjeira, 1989; Lopes, 1997; Fonseca, 2011).

O *mastro* é uma vara grossa de pinho ou eucalipto, com 8m a 8,5m de altura e 0,17m de diâmetro na base e que sustenta a *verga*, onde pende a vela (Lopes, 1997). O mastro atravessa, então, o *traste*, entrando na *enora*, encaixando a sua parte inferior na *coicia* (Fonseca, 2011). Na extremidade superior – a *cachola* – é inserido um rasgo retangular (roldana), no sentido bombordo-estibordo, por onde passa a *ostaga*.

Para que a embarcação possa passar debaixo de pontes, o mastro é “descochado” (arriado). Para efeito, o traste decompõe-se em duas partes ligadas por dobradiças, sendo a de trás fixa, pousando o mastro no xarolo ou no forçado colocado sobre o *cagarete* (Lopes: 1997; Fonseca, 2020).



Mastro entrando na enora e encaixando na coicia

© Sandra Santos, 2021

O barco moliceiro

Tostes

A toste é um elemento determinante para a navegação à vela. Trata-se de uma prancha trapezoidal constituída por tabuado de pinho com cerca de 2,30m de comprimento e largura que vai de 0,70m no topo, a 1,00m na borda inferior. Na parte de cima (*cabeça do toste*) são feitos dois orifícios para a passagem do cabo da toste que a enlaça no mastro (Fonseca, 2020).

A *cabeça do toste* é reforçada na zona onde tem os furos para a passagem dos cabos. A função da toste é criar uma componente anti-deriva que anule o *caimento* transversal. Essa componente, conjugada com o impulso gerado pela vela, cria a resultante que origina o avançar da embarcação (Fonseca, 2020).

Utilizam-se duas tostes a cada mastro; uma levantada (a barlavento) enquanto a outra está metida na água (a sotavento) (Fonseca, 2020).

Na apanha do moliço, além da sua função de navegação, eram também pousadas transversalmente de borda a borda da embarcação para apoiar e facilitar o trabalho com os ancinhos para a apanha e acamação das ervas (Dias, 1971; Fonseca, 2020).



Aplicação da Toste
© David Goddard | Município de Ílhavo

O barco moliceiro

As falcas

Uma vez que o moliceiro tem de *pontal* entre 0,40/0,45m, quando este se encontra mais carregado, é frequente que submerja na água. Nessas situações, para evitar a inundação, a tripulação aumenta a altura do bordo, por meio de *falcas* (Laranjeira, 1989; Sarmiento, 2008).

As falcas são pranchas de madeira colocadas nos dois bordos do barco e presas desde a proa até à ré (Sarmiento, 2008). A *falca da ré* é colocada desde a ré até meio da embarcação e tem um comprimento de uns 4,30m; a segunda falca – *falca da proa* - dá continuidade a esta e tem o comprimento de 3,05m, sendo depois colocada outra falca, o *falquim*, que *fecha* até à proa, sendo tábuas ainda mais pequenas com cerca de 1,15m (Castro, 1943; Laranjeira, 1989; Fonseca, 2020).

As falcas fixadas pelas *pernas* ou *pés*, que se encaixam na encalças, espaços limitados pelas cavernas, sendo trilhadas entre a draga e a borda. Para um ajuste adequado, as falcas são vedadas, a todo o comprimento, com tiras de sarapilheira, preparadas para o efeito (Lopes; 1997; Fonseca, 2020).

A utilização das falcas era mais frequente quando o barco era utilizado para a faina do junco ou para passeios, uma vez que na atividade da apanha do moliço, para evitar a inundação da embarcação, a tripulação utiliza-se o próprio moliço, amontoando-o de forma a obstruir a entrada da água na embarcação, não utilizando, nestas situações, as falcas (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).



Falca da ré (a azul) de um moliceiro
© Sónia Santos, 2021

O barco moliceiro

O processo para parar a embarcação e a introdução dos motores

Para parar o barco moliceiro, Domingos José de Castro, (1943), indica que se recorre ao *moirão*, uma vara comprida, de quatro a seis metros de comprimento, por oito centímetros de diâmetro, que é espetada no fundo da laguna, no local onde se pretende que este se imobilize. O *moirão* é preso à *orelha* – uma peça de madeira situada a estibordo – através de uma pequena corrente de trinta centímetros, fixada na própria *cinta*, e que termina com um gancho adaptável a uma argola igualmente fixada na mesma. A orelha e a corrente servem tanto para prender o barco ao moirão, como para evitar que este danifique o costado pelo atrito consequente da agitação da água (Castro, 1943; Dias, 1971; Lopes, 1997; Sarmiento, 2008).

A partir da década de 1980, alguns barcos moliceiros começaram a introduzir motores, situando-se fora de borda com cinco a oito cavalos (Lopes, 1997). Com esta introdução, a vela passa a ser armada com menos frequência, reservando-se para os dias de festa (ex: regatas) ou nos dias ventosos (para poupar gasolina). Também a deslocação à vara e à sirga, nessas embarcações, é menos utilizada. Ainda assim, é possível encontrar diversas embarcações que ainda se servem dos métodos de propulsão tradicionais no dia a dia. Deve-se, contudo, acrescentar que para ir ao encontro das questões ambientais encontra-se a decorrer, na região, um processo de migração dos motores instalados nas embarcações afetas à operação turística, para soluções elétricas, devendo estar este processo concluído na primeira metade da década de 2020 (C.M. Aveiro, 2021).



Moliceiro no Cais da Béstida, Murtosa
© Rosa Vidal, 2021

5. A construção do Moliceiro

Assistir à criação de um barco como este é entrar num mundo feito de detalhe, de minúcia e de pormenor, construído sobre os gestos precisos de uma história errada baseada no saber de Memória feito.

Ana Margarida Sequeira, 2004

A construção do Moliceiro

A sua arte de carpintaria naval

“O barco transmite conhecimento através da sua estrutura, do seu processo construtivo, da sua função, da sua decoração e da capacidade criativa do seu criador. É resultado de um processo artesanal, feito com sabedoria e arte.” É desta forma que Etelvina Resende Almeida (2018) sistematiza a arte associada à construção do barco moliceiro, momento que combina tanto o saber (aprendido e transmitido) à arte dos mestres construtores (aprimorada ao longo dos anos).

O barco moliceiro terá sido criado, fruto do génio dos construtores da região, que construíram uma embarcação que deslumbrava (e deslumbra) pela sua estrutura (única), pela sua decoração (também única) que o permitiram tornar mais que uma alfaia da apanha do moliço, constitui-se, mesmo, como um ex-libris da Região de Aveiro, algo que se mantém até hoje (Almeida, 2018; Fonseca, 2020).

Embora seja um processo artesanal de processos simples (Magalhães, 1905), possui associado a si um conjunto de técnicas, ferramentas e saberes imateriais que têm sido, ao longo de várias décadas, transmitidos entre gerações (não apenas dentro das mesmas famílias), sendo passado esse conhecimento de mestres para aprendizes, situação que permitiu que, nos dias hoje, esta seja uma arte viva e dinâmica (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008; Cirne, 2012; Almeida, 2018).



Aplicação das cavernas e dos braços do Moliceiro
© Michael Bry, 2004

A construção do Moliceiro

Os mestres construtores

A arte da carpintaria naval da Região de Aveiro foi nos séculos XIX e, sobretudo, XX uma referência nacional e, mesmo, internacional, fruto do mérito artístico dos mestres construtores e da abundância de mão de obra afeta a esta atividade. A fama da região nesta área foi tão grande que, em março de 1935, se fixou em Pardilhó a Delegação Distrital do Sindicato Nacional dos Operários da Construção Naval (Almeida, 2018).

De acordo com Domingos José de Castro (1943), a construção de barcos moliceiros é uma indústria que só existe nesta região, e é tão tradicional que se pode constatar a hereditariedade do seu saber. De acordo com uma investigação de Clara Sarmiento (2008), analisando a naturalidade dos construtores de novos moliceiros, no século XX, através da ficha de registo das novas embarcações, a autora destaca Pardilhó e Murtosa como as áreas onde se constata uma maior dinâmica desta atividade.

Foi efetivamente, nestas duas áreas que se consolidaram os principais mestres construtores navais da história da região e onde é, ainda, possível encontrar mestres construtores de moliceiros em atividade.

O termo “mestre” é, tradicionalmente, associado ao construtor naval da região, algo que se mantém até aos dias de hoje, e que é reflexo do saber destas pessoas – que era reconhecido e valorizado pela comunidade – e da importância simbólica, em termos sociais, que esta profissão colhia.



Mestre António Esteves
© António José Cravo, 2019

A construção do Moliceiro

Famílias de mestres construtores - Os Lavouras

Ao longo das décadas foram várias as famílias que se destacaram na arte da construção de moliceiros. Entre as mais reconhecidas surgem os Ferreiras da Costa (de alcunha "Lavouras"), os Henriques (com alcunha de "Raimundos"), os Tavares, os Henrique de Miranda e os Garridos.

Os Lavouras e a "Escola Lavoura"

Os *Lavouras* são, na verdade, Henrique Ferreira da Costa e o seu pai José Ferreira da Costa – José *Lavoura* (do pai conhecem-se 8 registos de barcos moliceiros entre 1936 e 1959) (Sarmiento, 2008).

Foi, porém, o filho, o Mestre Henrique Ferreira da Costa (1930-2011), conhecido como Mestre Lavoura, que se tornou uma das principais referências na arte da carpintaria naval da região. O seu estaleiro, situado em Pardilhó, e que esteve em atividade entre 1955 e 1985, conheceu uma das principais dinâmicas nesta arte, tornando-se um dos mais afamados.

No seu estaleiro foram construídos cerca de 52 barcos moliceiros, além várias outras embarcações tradicionais da Região de Aveiro, tendo-se tornado uma referência na construção naval, mas também uma importante *escola* para aprendizes da arte. O termo "Escola Lavoura" é, hoje, alocado à dinâmica de partilha de conhecimento e ensinamento que o estaleiro do Mestre Lavoura viveu durante várias décadas. Os três mestres de Pardilhó que se encontram hoje em atividade – António Esteves, Felisberto Amador e Arménio Almeida – foram alunos dessa *escola*, sendo o testemunho da histórica dinâmica.



Mestre Henrique Lavoura
© Ana Maria Lopes, 1983

A construção do Moliceiro

Famílias de mestres construtores - Os Raimundos

Os Raimundos

Esta foi uma das mais prósperas famílias no que à atividade da construção de embarcações tradicionais diz respeito. Eram naturais da Murtosa, tendo-se dedicado a esta atividade ainda no século XIX, sendo uma das principais responsáveis pela construção dos barcos que, então, populavam a ria na apanha do moliço.

O nome maior desta família terá sido Joaquim Maria Henriques Júnior – Mestre Raimundo (1909 – 2005), o último de uma geração de artistas. De acordo com o Mestre Raimundo (em Lopes, 1997), “era uma azáfama naqueles estaleiros (...) no verão até faziam dois barcos ao mesmo tempo”. Ana Maria Lopes (1997) avança que o Mestre Ti Raimundo foi responsável pela construção de 155 barcos moliceiros, entre 1933 – 1959, de acordo com o livro de registos.

Nesta família, destacam-se o seu bisavô – Mestre Agostinho Raimundo; o seu avô – Mestre José Luís Henriques; o seu pai – Mestre Joaquim Maria da Silva Henriques (21 moliceiros entre 1915-1945); os seus três tios – Mestre Américo Raimundo, Mestre José Maria Henriques e Mestre Júlio Raimundo; e o seu irmão Israel Raimundo (6 barcos moliceiros entre 1955-1960) (Lopes, 1997).

Nos anos 90, o Mestre Manuel Raimundo destacou-se construindo 3 moliceiros (1988, 1990 e 1998) tendo sido importante na transmissão do saber para outros mestres.



Mestre Joaquim Raimundo
© Nancy Flowers, anos 60

A construção do Moliceiro

Famílias de mestres construtores - Os Henriques de Miranda

Os Henrique de Miranda

Os Henrique de Miranda, residentes em Monte, Murtosa é um dos ramos da família Henriques, mas que não partilha a alcunha de "Raimundo", mas que foi uma das mais importantes famílias de construtores navais da região (Sarmento, 2008).

O Mestre *Ti Preguiça* – José Agostinho Henriques de Miranda (1910-1996) foi um dos nomes maiores desta arte. É primo do Mestre Raimundo e terá registado cerca de 30 barco moliceiros entre 1941 e 1962.

O seu pai, Manuel José Henriques de Miranda, terá registado a construção de 4 moliceiros entre 1922 e 1935 (período onde se verifica lacunas nos livros de registos) (Sarmento, 2008). Na família, também se dedicou à arte da construção naval de moliceiros o seu avô – Mestre Agostinho José Henriques; e os primos do seu pai – Mestre Manuel Luís Preguiça e Mestre João Pedro Henriques (Lopes, 1997).



Mestre *Preguiça*
© Andreia Vidal Leite

A construção do Moliceiro

Famílias de mestres construtores - Os Tavares

Os Tavares

Esta foi outra das principais famílias de mestres construtores de moliceiros, situando-se o seu estaleiro em Pardilhó.

O Mestre Agostinho Tavares (1922-1996) terá construído cerca de 57 moliceiros entre 1960 e 1994, período em que os registos disponíveis na Capitania se encontram completos, pelo que se poderá considerar fiáveis estes números, de acordo com Clara Sarmiento, 2008.

O seu pai Mestre Firmino Tavares terá construído 20 moliceiros entre 1915 e 1959 (contudo, período com lacunas nos livros de registos). O seu irmão mais velho – Mestre Manuel Silva Tavares, terá construído 40 moliceiros entre 1943 e 1966. Este terá sido o único membro da família construtor-proprietário e que terá tido, de acordo com Clara Sarmiento (2008) moliceiros profissionais ao seu serviço.

Desta família existe também registo de 3 moliceiros construídos pelo Mestre Francisco Tavares da Silva, entre 1915 e 1923. Este era irmão do Mestre Firmino Tavares.



Mestre Agostinho Tavares
© Paulo Godinho, 1987

A construção do Moliceiro

Famílias de mestres construtores - Os Garridos

Os Garridos

Desta família, natural de Salreu, destacam-se os irmãos Mestre Luciano Rodrigues Garrido e Mestre Manuel Maria Rodrigues Garrido. O primeiro - Mestre Luciano Garrido – possui registo de 20 moliceiros construídos por si, no período entre 1927 e 1961. O segundo – Mestre Manuel Maria Garrido – deixou um registo de 15 moliceiros, construídos entre 1955 e 1968 (Sarmiento, 2008).

Ambos foram, além de construtores, proprietários de barcos moliceiros, existindo registos que comprovam terem empregado moliceiros profissionais ao seu serviço (Sarmiento, 2008).



Mestre Luciano Garrido
© Ana Maria Lopes, 2013

A construção do Moliceiro

Outros mestres construtores de referência no passado

Ao longo da história vários outros construtores de moliceiros destacaram-se.

Desses destacam-se (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008):

- Mestre Joaquim Maria da Silva – Mestre Rato, do Cais da Béstida – construiu 21 moliceiros entre 1927 e 1963 e terá sido este o mestre que passou o pau de pontos ao Mestre Lavoura (Lopes, 2014);
- Mestre Manuel Lopes Conde, da Gafanha do Carmo (1919-1991);
- Mestre António Pimentel Loureiro – Mestre Gadelha - e irmão Mestre João Pimentel Loureiro (4 moliceiros do sul entre 1959/1960).
- Mestres Amadeu da Silva Galvão e Manuel da Silva Galvão, da Murtosa – os Galvões – cada um com um moliceiro para uso próprio, nos anos 50.
- Mestre José de Matos – de Pardilhó;
- Mestre José Alexandre;

A construção do Moliceiro

Mestres contemporâneos – António Esteves

António Esteves (n. 1942), conhecido por *Pardaleiro*, é o mestre construtor mais antigo em atividade a trabalhar a arte da carpintaria naval dos barcos moliceiros. O seu estaleiro situa-se em Pardilhó, e foi um dos *alunos* da *Escola Lavoura*, tendo sido o Mestre Henrique Lavoura que lhe passou o pau-de-pontos (Sarmiento, 2008; Almeida, 2018).

Começou a trabalhar no estaleiro do Mestre Henrique Lavoura aos 10 anos, tendo aí permanecido até emigrar nos anos 70, para os E.U.A. Regressou em 1993, tendo-se dedicado novamente à arte da construção naval, tendo construído o seu primeiro barco, o “Lameirense”. Desde então, já construiu cerca de 12 barcos moliceiros tradicionais (Almeida, 2018).

O Mestre António Esteves foi o selecionado pelo Museu Marítimo de Ílhavo para a construção da maioria das embarcações tradicionais da Ria de Aveiro que aí se encontram, no espaço “Sala da Ria”, onde se evidencia o barco moliceiro (Almeida, 2018).

Sobre o moliceiro diz (2021) “*mesmo nos E.U.A. pensava sempre no barquinho moliceiro (...) ele está tão bem feito (...) que é perfeito*”.



Mestre António Esteves
© Marcília Almeida, 2021

A construção do Moliceiro

Mestres contemporâneos – Felisberto Amador e Arménio Almeida

O **Mestre Felisberto Amador** (n.1959), também conhecido como *Felisberto dos Barcos*, é mais um dos alunos da Escola Lavoura, contudo não tinha ligação familiar à arte da construção naval. Começou a trabalhar com o Mestre Henrique Lavoura aos 14 anos, em 1974, tendo aí permanecido até aos 20 anos, altura em que cumpriu serviço militar.

Quando regressou, iniciou a atividade de construtor naval por conta própria, corria o ano de 1981. Entre 1982/1983 construiu o seu primeiro barco moliceiro. Até ao final dos anos 90 construiu cerca de 10 moliceiros (Sarmiento, 2008), tendo duplicado esse número até hoje, referindo que a atividade turística foi fundamental para manter viva esta arte.

O **Mestre Arménio Almeida** (n.1958) também começou a sua aprendizagem no estaleiro do Mestre Lavoura, com 11 anos de idade. O Mestre Henrique Lavoura era seu tio e foi o principal impulsionador para que “ganhasse o gosto pela arte”. Recorda que as suas memórias de infância têm o estaleiro como palco. Manteve-se a trabalhar no estaleiro até ao seu encerramento, em 1983, ano em que o Mestre Lavoura construiu o seu último moliceiro o “Alfredo Rebelo”. O Mestre Almeida trabalhou depois com o Mestre Felisberto Amador e com o Mestre António Esteves, trabalhando por conta própria desde 2002. Atualmente dedica-se às reparações de barcos e à construção de bateiras, uma vez que o seu estaleiro não “tem espaço suficiente para construir moliceiros”.



Mestre Felisberto Amador
© Município de Estarreja, 2019



Mestre Arménio Almeida
© Marcília Almeida, 2021

A construção do Moliceiro

Mestres contemporâneos – José Rito

José Maria da Silva Caravela Vieira (n.1956), conhecido como *Zé Rito*, foi moliceiro de profissão desde os 7 anos de idade, acompanhando o seu pai e irmão na tarefa da apanha do moliço, fazendo-o todos os dias, pernoitando várias noites no interior do barco. Com orgulho recorda ter nascido dentro de barco moliceiro, tendo a sua mãe aí dado à luz. (Rito, 2021). Aos 16 anos já *governava* sozinho o barco moliceiro e era (e é) presença assídua nas regatas de moliceiros que decorrem na Ria.

Aos 28 anos, começou a reparar bateiras e moliceiros, incentivado pelo Mestre Manuel Raimundo, da Murtosa, que dizia ter talento para aquela arte (Rito, 2021). Zé Rito foi aprendendo a arte ajudando o Mestre Manuel Raimundo após sair do seu trabalho ou aos fins-de-semana, tendo ajudado a construir o seu primeiro barco moliceiro, o “José António” em 1998. No início dos anos 2000 iniciou atividade sozinho, construindo o “Torreirinhas” . Em 2009, contruiu o seu próprio barco, “Zé Rito”. No total, até hoje, calcula ter contruído cerca de 10 barcos moliceiros (Rito, 2021).

A partir de 2010 o Mestre José Rito passou a desempenhar a sua arte no Museu-Estaleiro da Praia do Monte Branco, propriedade da Câmara Municipal da Murtosa. Este é um espaço que pretende dar a conhecer e valorizar esta arte, assumindo-se como um museu vivo deste património, onde todos possam visitar e assistir à construção das embarcações tradicionais da região.



Mestre José Rito
© Município da Murtosa

A construção do Moliceiro

Mestres contemporâneos – Marco Silva

Mestre Marco Silva (n.1975) é o mais jovem a trabalhar a arte da carpintaria naval dos barcos moliceiros, e tem o seu estaleiro na Torreira. Recorda ter “crescido com os pés dentro de água” e que “desde pequeno se lembra de andar de barco na ria”. Após um período de emigração, voltou a Portugal em 2002. Em 2004 adquiriu um barco de mar, tendo iniciado a pesca no mar trabalhando com a arte xávega, algo que mantém até hoje.

Apaixonado pelas regatas da Ria, em 2007 comprou o seu primeiro barco moliceiro – o Ricardo Sérgio -, tendo nesse mesmo ano (e nos quatro seguintes) alcançado o primeiro lugar na regata (Almeida, 2021). Em 2015, construiu o seu próprio barco moliceiro, com a ajuda do Mestre Firmino Tavares, utilizando a técnica tradicional. Desde aí, dedicou-se à construção naval de embarcações tradicionais, tendo até hoje construído 5 barcos moliceiros, dizendo que “já não se consegue imaginar sem trabalhar nesta arte” (Silva, 2021).



Mestre Marco Silva
© Município da Murtosa

A construção do Moliceiro

As marcas dos construtores

Uma das características mais simbólicas do barco moliceiro é marca/divisa/sigla do construtor (sino-saimão ou signo-salomão) que é colocada, desenhada, em ambos os lados do leme da embarcação, acima da chança, como forma de assinalar as suas obras.

Cada mestre adota uma marca/divisa/sigla original para identificar os seus barcos, sendo, por vezes, frequente que estas tenham parecenças com as dos mestres com que estes aprenderam a arte. Ainda assim, nessas situações, é sempre acrescentada uma nova figura para tornar essa marca/divisa/sigla original e facilmente identificada por quem circula na Ria.

Marcas de construtores em exposição na Sala da Ria do Museu Marítimo de Ílhavo
© Marcília Almeida, 2021



Legenda

Topo (esq-dir): Mestre Manuel Raimundo; Mestre Manuel Tavares; Mestre Agostinho e Firmino Tavares; Mestre Preguiça (e pai);
Centro (esq-dir): Mestre José Lavoura; Mestre Felisberto Amador; Mestre Júlio Raimundo; Mestre Joaquim Raimundo;
Fundo (esq-dir): Mestre Joaquim Rato; Mestre Manuel Conde; Mestre Joaquim Raimundo (pai); Mestre Henrique Lavoura

A construção do Moliceiro

As marcas dos construtores em atividade



Marca do Mestre António Esteves



Marca do Mestre Felisberto Amador



Marca do Mestre Arménio Almeida



Marca do Mestre Zé Rito



Marca do Mestre Marco Silva

A construção do Moliceiro

Os estaleiros

Em 1905, Luiz de Magalhães descrevia os estaleiros de construção naval na Região de Aveiro da seguinte forma:

Ha talvez mais de cinquenta estaleiros espalhados pelas regiões que circumdam a ria. (...) Um pormenor interessante é que a maior parte d'esses estaleiros está situada no interior das terras, e não na proximidade, da ria. De forma que é vulgar encontrar-se pelas estradas um grande barco novo, conduzido sobre carros tirados a duas juntas de bois, a caminho da ria, onde vae ser lançado.

Efetivamente, os estaleiros situavam-se, normalmente, em pontos afastados dos braços principais da Ria de Aveiro, perto das ribeiras ou no interior das povoações que circundam a laguna pelo lado este, uma vez que era frequente que estes fossem construídos junto às casas de habitação dos próprios mestres construtores. Essa característica é, ainda hoje, verificada.

Os estaleiros são, normalmente dispostos em armazéns bastante amplos, para permitir a construção dos barcos no interior dos mesmos, possuem o chão em terra batida (atualmente podem já estar cimentados) e têm um grande portão que permite a saída dos barcos (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008), no momento de o lançar à água – o bota-abaixo.

Em algumas situações, os barcos são construídos ao ar livre, aplicando-se as mesmas técnicas de construção.



Estaleiro do Mestre Felisberto Amador
© Município de Estarreja, 2019

A construção do Moliceiro

O tipo de madeira e o seu transporte

O barco moliceiro, assim como as outras embarcações tradicionais, é construído em madeira de pinho, espécie que é endógena e era abundante na região. As suas propriedades são bastante adequadas ao fabrico do barco, nomeadamente o seu comportamento em ambiente húmido (Laranjeira, 1989).

O fabrico de um barco moliceiro requer a utilização de dois tipos de pinheiro: o manso e o bravo. Enquanto o pinheiro manso é utilizado para as cavernas e os braços, o pinheiro bravo é utilizado para o resto da embarcação (Lopes, 1997).

As madeiras são escolhidas pelo mestre carpinteiro, considerando a sua adequabilidade e dimensão para a construção, fazendo essa análise “a olho”, como refere o mestre Felisberto Amador (2021). O mestre refere ainda que no passado a madeira era quase toda conseguida nas zonas envolventes aos estaleiros, contudo, hoje em dia, é mais difícil consegui-lo, tendo que se deslocar várias vezes pelo país (ex: Alentejo) para comprar os pinheiros.

No passado, o transporte da madeira era feito por mercantel ou por carros de bois, com um atrelado de apoio (Lopes, 1997), mas o mestre refere que hoje esses métodos foram substituídos pelos camiões.

Clara Sarmiento (2008) refere um processo de transporte singular existente no passado, referente à madeira proveniente de Sever do Vouga, em que, *“os troncos cortados eram precipitados por uma caleira de madeira para o rio Vouga, de onde partiam para os estaleiros, carregados sobre barcos”*.



No estaleiro do Mestre Joaquim Raimundo
© Nancy Flowers | Município de Ílhavo

A construção do Moliceiro

A escolha da madeira e os “serradores a braço”

Vários mestres contemporâneos recordam que o Mestre Henrique Lavoura era exímio na escolha da madeira a utilizar nos barcos, sendo esse um dos seus principais elementos para o sucesso. De acordo com esse mestre, recordado por Ana Maria Lopes (1997) “os meses de janeiro, fevereiro, agosto e setembro são considerados (...) como meses de “boa talhadia”, pois nos outros *“a madeira tem zuma, está cheira de vício, está sem sangue e dura pouco”*.

No passado, os serradores preparavam a madeira nos próprios estaleiros dos mestres, tendo essa tarefa criado a profissão de “serrador a braço” que era o responsável por “talhar a madeira” (Lopes, 1997). Estes descascavam os troncos e marcavam-nos a fio, de acordo com a espessura pedida pelo mestre. Esta marcação permitia que os dois serradores pudessem trabalhar num ritmo certo e cadenciado (Lopes, 1997). Para que pudessem exercer essa tarefa, os serradores levantavam os troncos sobre pontais. Depois, desbastavam e alisavam a madeira, adiantando o trabalho do mestre (Sarmiento, 2008). De forma a secar a madeira, as tábuas eram, por fim, empilhadas, separadas por uns “sarrafos”, para que o ar circule e não apodreçam.

Hoje, a profissão de “serrador a braço” já não existe. A madeira é cortada nas serrações da vizinhança, a pedido do mestre (Lopes, 1997).



Serra de mão em exposição na Sala da Ria do Museu Marítimo de Ílhavo
© Marcília Almeida, 2021

A construção do Moliceiro

O pau de pontos

“Para a construção do barco moliceiro, não há planos complicados (...) tudo nasce por saber de experiência feito, a partir de um pau de pontos (...) que tem marcadas, por incisão, todas as medidas necessárias”. Foi desta forma que Ana Maria Lopes (1997) descreveu a importância do *pau de pontos*, uma ferramenta simples mas que é um dos principais elementos para a construção do barco moliceiro.

Domingos José de Castro (1943), recordado por Etelvina Resende Almeida (2018), avançava que o processo de construção de um barco moliceiro se tratava de um “manual prático” e que “com o *pau de pontos*, as formas (ou moldes) e um cordel todos aqueles barqueiros podem construir as suas embarcações em qualquer parte do Mundo”.

Este pequeno sarrafo, como o caracteriza Luiz de Magalhães (1905), trata-se de uma vara quadrangular, com 1,50m de comprimento e que tem a marcação de todas as medidas necessárias à construção das embarcações. Esta “régua quadrangular de pinho” tem a marcação dessas medidas nos seus 4 lados, permitindo saber as dimensões: da largura do fundo, da altura do costado, da largura da proa e da ré, das cavernas, das rodas da proa ou da popa, das tábuas da quilha, forcados, entre outros (Sarmiento, 2008).

Por vezes, a passagem dos *pau de pontos* entre mestre e aprendiz, significava, simbolicamente, que o último alcançava o nível de conhecimento, que lhe permitia reconhecimento como mestre. Hoje, o Mestre António Esteves, recorda utilizar o *pau de pontos* que lhe foi passado pelo Mestre Henrique Lavoura, que a este já tinha sido passado pelo Mestre Joaquim Rato.

A construção do Moliceiro

O pau de pontos



Mestre Agostinho Tavares utilizando o pau de pontos
© Paulo Godinho, 1997



Mestre António Esteves com pau de pontos do barco moliceiro
© Marcília Almeida, 2021



Mestre Henrique Lavoura explicando a função do pau de pontos no documentário *Moliceiros- Tempo de Morrer* - 1981
© RTP Arquivos, 2021

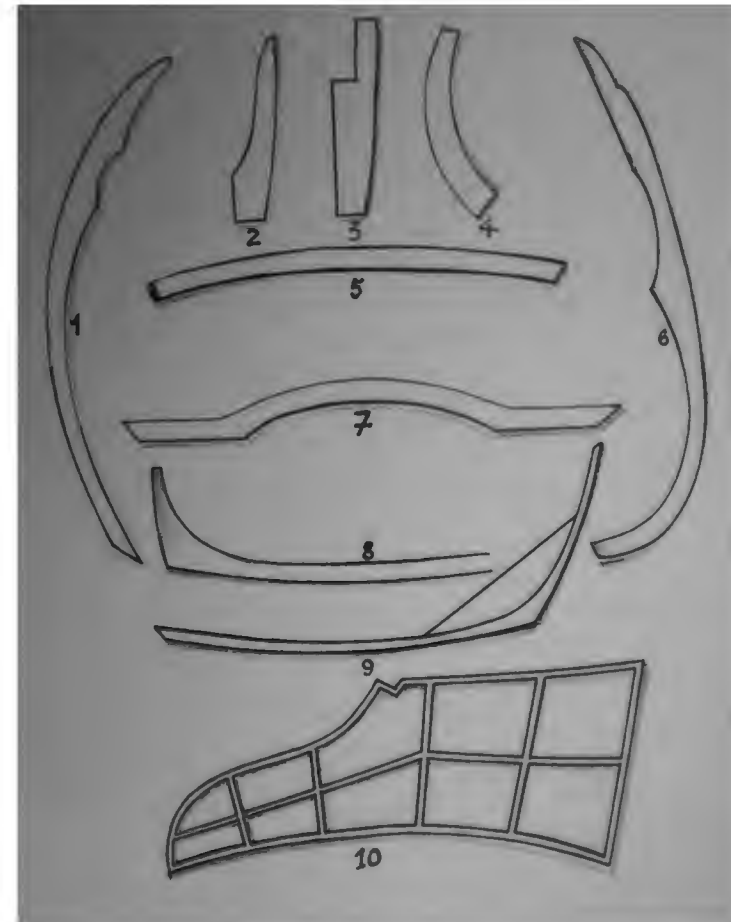
A construção do Moliceiro

Os moldes ou formas

Além do *pau de pontos*, também os moldes – ou formas – são parte fundamental para a construção do barco moliceiro. Estes moldes são feitos e guardados pelos mestres quando consideram que essa peça se encontra bem executada e que poderá servir de exemplo a seguir, no corte das peças necessárias para a construção de embarcações futuras. Estes são, normalmente, executados em madeira de pinho.

Os moldes a que o mestre recorre para a construção do barco moliceiro são (Lopes, 1997):

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1 – roda da ré | 6 – roda da proa |
| 2 – forçado da proa | 7- vertente |
| 3 – forçado da ré | 8– ponta da ré |
| 4 – ponta da proa | 9 – caverna |
| 5 - papo da proa | 10 - Leme |



Moldes do construtor
© Ana Maria Lopes, 1997

A construção do Moliceiro

Os moldes ou formas



Mestre Marco Silva com moldes do barco moliceiro

© Daniela Alves, 2021



Mestre António Esteves com moldes do barco moliceiro

© Marcília Almeida, 2021



Moldes do construtor em exposição na Sala da Ria do Museu Marítimo de Ílhavo

© Marcília Almeida, 2021

A construção do Moliceiro

Outras ferramentas

Domingos José de Castro (1943) escreveu que, além do *pau de pontos* e dos *moldes*, os principais instrumentos do construtor de barcos moliceiros são o machado e a enxó, além dos mais comuns utensílios de carpintaria. Algo que Lamy Laranjeira (1989) reforçou, indicando que as ferramentas de trabalho necessárias são quase todas rudimentares como machados, martelos, navalhas, serras, serrote e enxós, ferramentas comuns a outras artes da carpintaria.

É, portanto, possível encontrar num estaleiro dos mestres carpinteiros utensílios comuns, alguns mais tradicionais, outros mais recentes (ex: motosserras, plainas mecânica) que foram introduzidas para facilitar o trabalho. Clara Sarmiento (2008) enumera algumas das ferramentas presentes nestes estaleiros: *motosserras, plaina mecânica, serrote eléctrico, serra de fita, berbequim, serra de mão, serrote, machado, enxó de carpinteiro naval, formão, goiva, ponteiro, verruma, nível, martelo, marreta, maço rodeiro, macaco, grampo, gata, calambra, trado de navalhas*.

Para as junções das componentes de madeira que constituem o barco, os mestres utilizam, normalmente, cavilhas de madeira. De acordo com o Mestre Felisberto Amador, hoje, um barco moliceiro utiliza cerca de 300 cavilhas, além de pregos e grampos. O Mestre Arménio Almeida recorda que “fazer cavilhas” era a primeira coisa que se aprendia/fazia quando se começava a trabalhar num estaleiro e que “*quem não as soubesse fazer, não era (ou não seria) construtor naval*”.



Mestre José Rito no Estaleiro-Museu do Monte Branco, com as suas ferramentas
© Daniela Alves, 2021

A construção do Moliceiro

O processo de construção

“Os barcos moliceiros são os mais airosos e bem lançados que atravessam as águas da Ria. De proa muito arqueada, com as suas pinturas a cores vivas, de um primitivismo ingénuo, ora religiosas ora profanas, têm conservado o mesmo tipo, desde que me conheço.” escreveu Egas Moniz, em 1950. De facto, a técnica de construção do barco moliceiro tem-se mantido inalterada, excetuando algumas adaptações que foram sendo necessárias fruto da evolução dos tempos, das inovações e das novas funções que o barco assumiu a partir do século XXI. Abaixo descreve-se o processo registado por Ana Maria Lopes (1997) Senos da Fonseca (2011). Consoante o mestre e a sua experiência, alguns passos podem ser alternados.

1º passo

Para iniciar a construção, o mestre coloca no chão nove estacas no comprimento total do barco, que são niveladas da primeira da proa até à última na ré, através de um cordel e pregos. Divide as distâncias, conforme a inclinação de fundo que pretende dar ao barco. (Lopes, 1997). O topo das estacas não têm todos o mesmo nível. A primeira estaca tem o extremo levantado em relação ao nível do fundo, 0,50m; a segunda 0,12m e a terceira, 0,05m. A partir daí os seus topos são iguais, à exceção da última que levanta 0,02cm (Fonseca, 2011). Depois de colocadas e niveladas as estacas, é colocada a primeira tábuas – tábuas de quilha – que mede 15m de comprimento (Lopes, 1997). Na tábuas de quilha é feito um risco “de fora a fora”, com o auxílio do pau de pontos, que é a linha mestra, sendo com base nela que se vão assentar as tábuas das arestas (laterais do fundo), que vai dar o contorno lateral característico (Lopes, 1997).



Início da construção de um barco moliceiro pelo Mestre José Rito no Estaleiro-Museu do Monte Branco
© Município da Murtosa, 2021

A construção do Moliceiro

O processo de construção

2º passo

Alinhado o fundo, e tendo como referência a linha mestra, com o auxílio do pau de pontos, são marcados os vãos (distância sempre igual do meio de uma caverna até ao meio de outra); o talão da proa (distância das *mãozinhas* ao extremo dianteiro da roda da proa); e o talão da ré (distância do forçado da ré ao extremo da roda da ré) (Lopes, 1997). O talão da proa é de 0,85m para vante do forçado. A ré o talão é de 0,70m (Fonseca, 2011).

3º passo

Começa-se então a aplicar as cavernas do moliceiro (total 21 – 11 para a ré e 10 para a proa). Estas são colocadas com um vão de 0,60m, que alternarão com os braços das cavernas. Apenas posteriormente é que cada caverna será completada e alinhada com o respetivo braço. Nesta fase, o barco encontra-se seguro por escoras que vão manter e nivelar o fundo. Até este passo, o mestre só recorre de pregos zincados, para pregar as cavernas. Mais tarde, estas serão fixadas com cavilhas.

As formas das cavernas é conseguida através dos moldes. Estas têm, normalmente, três orifícios, na parte inferior, denominados de *bueiros* que permite a passagem de água no interior do barco (Castro, 1943; Lopes, 1997).



Colocação das cavernas e dos braços –
Mestre José Rito
© Município da Murtosa, 2016

A construção do Moliceiro

O processo de construção

4º passo

Depois de aplicado o cavename, são colocadas as rodas da proa e da ré (Lopes, 1997) e começa-se a trabalhar o costado do barco. A tábuca de *verdejar* (a superior) é a primeira a ser aplicada (Fonseca, 2011), sendo pregada de fora a fora, com pregos zincados e cavilhas da madeira. Tendo completada a sua aplicação, o mestre aplica os braços das cavernas, completando-as de um e de outro lado (Lopes, 1997).

5. Passo

O mestre trabalha, agora, a proa do barco, onde as tábuas superiores à de *verdejar* têm o nome de tábuas de foliar, *foliamentos* ou *foliado*. Sobre este, e a partir dos *golfiões*, é sobreposta a ponta da proa, que termina a *cinta* ou *bordo*. Após “afagada”, a proa encontra-se quase pronta para o serviço de pintura.

É executado o mesmo procedimento à ré, onde são aplicados os *foliamentos* da ré.



Aplicação da tábuca de verdejar
© Paulo Godinho, 1997

A construção do Moliceiro

O processo de construção

6º passo

Sobre a tábua de verdejar, aplica-se exteriormente, com a madeira verde, a *cinta* (0,11x0,22m) e, interiormente, a *draga* (0,13x0,22), que vai da primeira à última caverna e que circunda toda a embarcação na sua linha superior (Lopes, 1997; Fonseca, 2011). Estas são colocadas através de pregos de zinco e cavilhas de madeira e são mantidas durante alguns dias por grampos, que fazem o aperto necessário.

7. Passo

No centro do barco, e na parte onde é exercida maior força pela embarcação, aplica-se o *traste*, uma tábua resistente articulada com dobradiças de cerca de 0,08m, que é fixada sobre a *draga* de bordo a bordo. Nas cavernas que se situam abaixo (entre a 10ª e a 11ª caverna) é colocada a *coicia* com o encaixe quadrangular – a *pia* - (0,10m x 0,10m) para enfiar o pé do mastro que irá aqui ser colocado, atravessando o *traste* por uma passagem de cerca de 0,20m de diâmetro, denominada de *enora*.



Aplicação do traste - – Mestre Agostinho Tavares
© Paulo Godinho, 1997

A construção do Moliceiro

O processo de construção

8º passo

O mestre prossegue o trabalho de cobertura da proa, que é apoiada em sete arcos (barrotes), para lhes dar força, um em cada caverna. Ao maior e exterior, dão-lhe o nome de barroto, batente ou vertente da proa ou do castelo da proa, e é construído com base num molde (Lopes, 1997). O mestre fixa-o na 5ª caverna a contar da proa, forrando a antepara onde se insere a portinhola. Segue-se a colocação do tabuado que cobre a bica da proa. Primeiro é colocada uma tábua central de linhas em esquadria e, depois, lateralmente as beiradas que exteriormente têm a forma do bordo. São, uma e outra, pregada sobre os sete barrotes interiores. Apenas após serem tratadas com protetor é que é preenchido o espaço entre elas e, dessa forma, se fecha a cobertura da proa. (Fonseca, 2011).

9. Passo

Na ré, o mestre coloca as anteparas da entremesa e do cagarete, cobrindo-as com painéis amovíveis, para poder dispor do espaço (Fonseca, 2011). É também utilizado o molde da porta do leme para ajudar a posicionar as *fêmeas* na roda da ré, onde serão encaixados os *espigões* (machos) do leme, na sua aplicação. Na cabeça do leme é inserido o *xarolo*, onde serão fixadas as cordas do leme.



Cobertura da bica
© Senos da Fonseca, 2011

A construção do Moliceiro

O processo de construção

10º passo

Nesta fase o barco encontra-se quase concluído, dedicando-se à realização de ementas nos bordos e ajustando aspetos que lhe parecem merecer melhoramento (Lopes, 1997).

11. Passo

Após terminar essa tarefa, o mestre começa a riscar exteriormente a táboa de fechar (o costado). Só depois de riscada é que a táboa será serrada e depois apontada (Lopes, 1997).

12. Passo

O barco é, então, voltado (carenado no estaleiro) e colocado sobre um dos costados, deixando o fundo à vista para se aplicar as tábuas de fecho (uma a bombordo e outra a estibordo), que faltam para a conclusão do fundo (Lopes, 1997; Fonseca, 2011).



Aperfeiçoamento das cavilhas – Mestre Agostinho Tavares
© Paulo Godinho, 1997

A construção do Moliceiro

O processo de construção

13º passo

Depois de tudo pregado, procede-se ao *encavilhamento* de todo o tabuado do fundo. A aplicação é feita *contrafiado*, *não no mesmo endireito, mas fugindo umas das outras, para não rachar a madeira* (Lopes, 1997).

Existem 3 tamanhos de cavilhas, de acordo com o local onde serão aplicadas:

- 17cm de comprimento e 2cm de diâmetro – são as mais pequenas; são utilizadas no fundo e no costado, sem cunha;
- 23cm de comprimento e 2,2cm de diâmetro – abraçam, de fora para dentro, o bordo, a tábua de verdejar e a caverna;
- 35cm de comprimento e 2,5cm de diâmetro – são as maiores; são usadas para abraçar, de dentro para fora, a draga, a caverna, a tábua de verdejar e o bordo.

As cavilhas são feitas utilizando uma coladeira (base) e um podão, que vai moldando, terminando todas com um leve facetado na ponta. São colocadas a machado para atracarem bem e não saírem. As médias e as maiores são, depois, batidas com uma cunha que as fixa definitivamente.



Cavilhas, coladeira e podão
© Daniela Alves, 2021

A construção do Moliceiro

O processo de construção

14º passo

Colocada a embarcação de novo à posição normal, o mestre dedica-se aos acabamentos, lixando, afagando e aparelhando os costados; colocando os *paneiros* que irão cobrir o fundo; construindo e colocando as *painas* da proa; colocando a *orelha*; construindo as *falcas* e as pernas que as trilharão entre a *cinta* e *draga*; construindo o mastro, entre outras tarefas necessárias à finalização da construção.

15. Passo

Tendo isto concluído passa-se à calafetagem do barco, processo que permite vedar as juntas do barco e impedir a entrada da água. Esta é feita com *estopa* e o *maço* de calafetar.



Mestre Arménio Almeida a preparar a estopa para aplicar
© Daniela Alves, 2021

A construção do Moliceiro

O processo de construção

16º passo

Segue-se a aplicação do breu fino ou pez louro, para os costados e do breu preto para os bordos, cobertura da proa, cavernas, traste e tostes. O breu em pedra é misturado com óleo (ex: de peixe), fervendo-os numa panela de três pés, para que este passe ao estado líquido (mas não completamente).

É aplicada uma primeira camada nas “costuras” da cobertura da proa que necessitam de uma boa vedação e nos bordos. Para isso, o mestre utiliza um escopeiro, um cabo de madeira que numa extremidade tem pele de carneiro/ovelha, fixado por pregos, sendo esta que é *passada* no barco.

Numa segunda camada, e após a aplicação do breu negro, vai-se espalhando sarrim, que facilita o caminhar sobre o barco, evitando que as tripulações escorreguem devido ao logo ou à água durante a navegação.

17. Passo

O barco está, agora, pronto para o trabalho de pintura. Podendo ser feita pelo próprio mestre, esta tarefa foi, várias vezes, encomendada a *artistas* da região que o mestre ou o proprietário confiavam essa missão. Até estar concluída a decoração, o barco não é considerado concluído e não é lançado à água (bota-abaixo) (este passo encontra-se mais desenvolvido no capítulo 6).



Panela e escopeiro para aplicar breu –
Espólio Mestre Henrique Lavoura
© Marcília Almeida, 2021

A construção do Moliceiro

As amanhações

Uma vez lançado à água, o barco moliceiro requer uma manutenção/reparação regular – a que se dá o nome de amanhação – de forma a o conservar e assegurar que se encontra em boas condições, seguro, e esteticamente cuidado, para o desempenho da sua função.

Para esta tarefa, os moliceiros escolhiam normalmente a época de defeso (24 de março a 24 de junho) uma vez que se encontravam privados, por lei, de praticar a faina do moliço (Lopes, 1997).

Os mestres construtores deslocavam-se, normalmente, às embarcações, ou a ribeiras próximas dos estaleiros, onde os proprietários deixavam os seus moliceiros, para proceder às amanhações.

Atualmente, este processo é efetuado com maior frequência nos meses antes das regatas, preparando as embarcações para esses desafios e pintando (repintando) os painéis da proa e da ré, para se apresentarem aos concursos de painéis que aí se dinamizam.



Mestre Felisberto Amador a *amanhar* um barco na Ribeira de Nacinho, Pardilhó
© Daniela Alves, 2021

6. A decoração dos Moliceiros

É por demais inesperada a simplicidade engenhosa destes quadros flutuantes, ilustrações comentadas em permanente viagem e renovação.

Carla Sarmiento, 2000

A decoração dos Moliceiros

As pinturas que tornam o moliceiro único

Nenhum barco moliceiro é considerado concluído sem a sua decoração estar concluída. Os barcos saem prontos dos estaleiros. Para isso, os moliceiros podem ser pintados pelos próprios mestres ou por pintores *habilitados* que o mestre *chama* ao seu estaleiro para fazer essa tarefa (Lopes, 1997).

"*O mais lindo barco da Ria*" – como é apelidada por António Rocha Madahil (1934) – é composto por várias áreas que são pintadas, mas são os seus 4 painéis (2 à proa e 2 à ré) que o tornam uma das mais belas embarcações a nível internacional, como afirma Claude Rivals (1988), que realça a importante harmonia conseguida entre as decorações e as funções da embarcação.

"*O moliceiro desperta-nos desde logo a atenção pelo insólito da sua decoração, como que pretendendo afirmar-nos nele haver vida, para lá do cumprimento essencial da sua missão*". É desta forma que Ana Maria Lopes (1997) se refere aos painéis decorativos, que são fruto da arte popular da região, cheia de garridismo, de brilho, de cor e luminosidade, que constituem excelentes exemplos de pintura *naïf*, à qual acrescenta lendas com mensagens "plenas de acinte e ingénua malícia" (Lopes, 1997), e que através de si permitem transportar o observador ao imaginário e ao quotidiano do pintor.



Painel de proa
"A Oitava
maravilha do
Mundo
© António
Almeida, 2013

A decoração dos Moliceiros

A pintura como reflexo da ligação do barco com o homem

Segundo Clara Sarmiento (2008) os painéis de moliceiros nascem da cultura ligada a um ecossistema autónomo, de uma comunidade que se dedicava a uma atividade única e diferenciada, e que filtrou e adaptou as diversas influências recebidas ao longo dos tempos, desenvolvendo uma visão crítica, esclarecida e humorística, exprimindo, assim, as suas preferências, visões sobre a vida e mensagens ideológicas.

O moliceiro, pela sua função, rapidamente se tornou mais que um simples embarcação, tornou-se um camarada (Cirne, 2012). Era este o quarto da tripulação, a cozinha e a sua sala de refeições, tendo por isso emergido como uma figura *familiar*. José Rendeiro (2021), antigo moliceiro de profissão, recorda que a ligação que mantém com o seu barco é tão grande que *"não há um dia, em que não vá ver o seu barco à ria"* e que *"quando não consegue, não é dia para si"*.

O barco moliceiro tornou-se, assim, uma figura simbólica e de elevada importância para a comunidade, levando a que esta, tal como faz com as suas casas e o seu corpo e roupa, o fosse embelezando, decorando, pintando, mantendo-o como sinal de orgulho e ostentação (Chaves, 1945; Lopes, 1997; Cirne, 2012; Dias, 2021).

Os painéis tornaram-se, então, o expoente máximo dessa ligação, conseguindo, através de pinturas *naijf*, ingénuas mas expressivas, trazer e manter vivo até hoje um dos mais elevados exemplos artísticos que a Região de Aveiro conheceu.



José Rendeiro no seu barco antes da partida da Regata de Moliceiros RAW'21
© Diogo Moreira *Studio*, 2021

A decoração dos Moliceiros

O início da pintura de painéis

De acordo com Ana Maria Lopes (1997) os primeiros barcos moliceiros a ter decoração, embora não desenvolvida como depois alcançou, terão surgido no final do século XIX, tendo verificado a partir do início do século XX o grande crescimento da sua prática. Etelvina Resende Almeida (2021) concorda com opinião, por esse período coincidir com alguma ostentação da classe rural e o surgimento da pintura das cangas.

A possível influência da pintura das cangas como estímulo para o início da pintura dos painéis de moliceiros é um tema que vários investigadores têm explorado, concluindo, contudo, que embora se possa verificar uma aproximação entre ambas as práticas (Madahil, 1940), não é certo afirmar, com toda a certeza, que as cangas terão sido responsáveis diretamente pelo início das pinturas nos painéis de moliceiros, uma vez que se tratam de práticas diferentes: *“os painéis de moliceiros são pinturas, enquanto as cangas são baixos-relevos coloridos, exibindo apenas meia dúzia de motivos principais que se repetem”* (Branco, 1975; Oliveira 1985 in Cirne, 2012).

O mais provável afirmar é que a pintura de moliceiros tenha recebido alguma inspiração da pintura de cangas, servindo essa de mote para que depois os pintores de moliceiros tenham seguido um caminho específico, que veio a ser aperfeiçoado ao longo das décadas (Dias, 2021).



Réplica de *painel* de moliceiro da Coleção do Museu Marítimo de Ílhavo
© Marcília Almeida, 2021

A decoração dos Moliceiros

Os primeiros registos

Clara Sarmiento (2008) reuniu um conjunto de registos históricos que permitem datar a evolução e o reconhecimento desta prática, sensivelmente, desde o seu início. Segundo a autora, a primeira referência escrita aos painéis dos barcos moliceiros vem da década de 80 do século XIX, quando Teófilo Braga, em 1885 escreveu n' *O Povo Português nos seus Costumes, Crenças e Tradições*, uma passagem que reproduzia originalmente escrito por Carlos Faria entre 1882 – 1884:

Na ria de Aveiro, usam-se os barcos moliceiros, construções obesas, de proa e ré contraídas e que servem para o transporte das algas impropriamente chamadas moliço, pois que elas não podem servir para as palhoças e constituem apenas um riquíssimo adubo para a agricultura, etc. Estes barcos aparecem por centenas na sua feira (25 de Março) sarapintados na popa e proa com pessoas reais e animais disformes.

Em 1896, o Barão de Cadoro e o engenheiro Melo de Matos, escreveram que se verificava na Ria de Aveiro:

(...) exemplares das pinturas ornamentais dos barcos moliceiros (...) documentos iconográficos estampados nas proas dos barcos moliceiros, que sulcam estas extensas águas, fixando as formas, talvez em breve perdidas, das embarcações (Sarmiento, 2008)



Proa de moliceiro da Coleção do Museu Marítimo de Ílhavo com referência ao Mestre Luciano Garrido (1934)
© Ana Maria Lopes, 2013

A decoração dos Moliceiros

O reconhecimento nacional e internacional

Já no início do século XX, em 1905, Luiz de Magalhães, na sua obra “Os Barcos da Ria de Aveiro” escreveu:

As prôas e rés dos moliceiros são também revestidas de curiosíssimas ornamentações pictoriaes, cheias da mais característica ingenuidade popular: animaes, figuras humanas deliciosamente grotescas, flôres, arabescos, o sol, a lua, tudo em polichromias berrantes (Sarmiento, 2008).

Neste século, as referências foram-se tornando mais regulares em documentos oficiais, investigações e notícias de jornais, realçando a beleza pictórica associada à embarcação que servia de sustento para uma parte significativa da população ribeirinha.

Com o crescimento da fotografia e, posteriormente, do vídeo, as proas e as rés de moliceiros tomaram figura de relevo no panorama nacional e internacional. Disso exemplo é o pedido do Serviço Nacional de Informação (SNI) à Comissão Municipal de Turismo de Aveiro, em 1953, que solicita a recolha de uma proa de moliceiro para representar a região numa feira a decorrer em Genebra (Dias, 2021).

A partir dos anos 60/70/80 verificou-se o aumento do interesse internacional pelo barco moliceiro e das suas pinturas, tendo vários canais de televisão (ex: BBC, Channel4) gravado documentários na região, tendo efeitos bastante interessantes para o aumento do número de turistas na região (Dias, 2021).



Barco Moliceiro em exposição no *Deutsches Museum* de Munique
© Lúcia Maria Lopes, 2021

A decoração dos Moliceiros

Uma arte *naif*

De acordo com Etelvina Resende Almeida (2021) os barcos moliceiros foram decorados por artistas autodidatas que criaram o seu próprio estilo, utilizando os seus conhecimentos, técnicas e materiais disponíveis na época. A técnica empregue foi, sempre, *naif*: a arte da espontaneidade, sem escola nem orientação artística, que parte do instinto e da intuição e que é caracterizada por composições de cenas simples, com base em desenhos ingénuos.

Ana Maria Lopes (1997) acrescenta serem, os painéis de moliceiros, excelentes exemplos de pintura *naif*, pela sua vibração cromática, pelos contornos bem marcados, pela ingenuidade, pela adaptação do desenho à superfície e pelo recurso a temas do quotidiano, completadas por legendas plenas de humor.

Os painéis são uma representação popular que exprime um património comum de ideias, de valores e simbolismos e que tem como destinatário, uma comunidade ou público, que partilha os mesmos valores e que neles se revê (Lopes, 1997; Sarmento, 2008; Chaves, 2012).

Segundo Clara Sarmento (2008), os elementos decorativos dos barcos moliceiros representam “micro-narrativas visuais” indispensáveis à compreensão da cultura da região, nas quais o pintor, através das suas crenças, saberes e da interpretação pessoal, representa a identidade da comunidade, afirma simbolicamente a sua coesão e assegura a sua perenidade.



Painel de proa “O respeito vai na frente”
© David Goddard | Município de Ílhavo

A decoração dos Moliceiros

4 painéis, e o *jogo* desenho-legenda

"Nenhum desenho se repete quer por bombordo quer por estibordo; são sempre quatro iluminuras, diferentes entre si no desenho, no colorido e na própria legenda que as sublinha". Assim caracterizou, Domingos José de Castro (1943) os painéis dos moliceiros, "trabalho de embelezamento que o caracteriza entre todas as embarcações do país".

O barco moliceiro é, sempre, decorado com 4 painéis, totalmente independente entre si: 2 à proa e 2 à ré, em ambos os lados (bombordo e estibordo). Pontualmente, os temas/desenhos podem ser sugeridos pelo proprietário ou pelo mestre construtor, contudo, o pintor dispõe, na maioria das vezes, da liberdade para escolher e idealizar, com a sua criatividade e experiência, os motivos e os temas a desenhar nos painéis (Almeida, 2021).

Os desenhos são sempre acompanhados por uma legenda – ou *dizer* - pintada numa faixa branca ou rosa, situada parte inferior do painel, entre o friso e o motivo principal (Lopes, 1997).

O desenho e a legenda são componentes que vivem em conjunto, e que "são usadas pelo pintor para montar a sua armadilha camuflada"(Cirne, 2012). Ambas as componentes analisadas em separado não apresentam significado relevante, contudo quando se unem, criam uma armadilha humorística, da qual o espetador acabará por ser *vítima*, concluindo após reflexão, que o seu pensamento e curiosidade inicial estariam errados e seriam maliciosos (Cirne, 2012). O desenho e a legenda são componentes que se defendem um do outro (Oliveira in Cirne, 2021).



4 painéis do Moliceiro "Doroteia Verónica"
© José Manuel Oliveira, 2006

A decoração dos Moliceiros

Motivo central

"Na parte central do painel dá então (o pintor) largas à sua fantasia criadora." escreveu António Rocha Madahil em 1940.

No painel dos barcos moliceiros, é utilizada uma técnica para que o olhar do observador seja direcionado para o centro deste, local onde se encontra o desenho principal que aparece livremente ou limitado por um círculo, uma fechadura, por duas linhas verticais rematadas, por um traço curvo a que chamam de "casa", ou ainda por dois cortinados encimados pela coroa real. Utilizavam-se mais os círculos e o cortinado à proa e as fechaduras e "Casas" à ré (Lopes, 1997).

Ao longo das décadas, o desenho foi ganhando espaço e ocupando todo o espaço disponível do painel (até às cercaduras ou frisos) dando, assim, possibilidade para o pintor projetar mais ideias, observando-se, por essa tendência, apenas pontualmente, a presença de desenhos limitados por *círculos* ou *traços*.



Painel "Espera que nós voltamos"
© António José Cravo

A decoração dos Moliceiros

As legendas

Para José Oliveira (2021), pintor contemporâneo dos moliceiros, a *“legenda - ou dizer – surge sempre antes do desenho. Primeiro surge a piada e depois representa”*. Contudo, vários outros pintores de referência do passado operavam da forma inversa, deixando para o final, a legenda, sendo por vezes uma tarefa à qual recorriam do apoio e da imaginação de familiares ou amigos para completar o desenho que tinham já efetuado (Lopes, 1997). A legenda e o desenho são duas componentes que se complementam de forma harmoniosa e que formam uma ideia de fácil entendimento (Almeida, 2021).

Trata-se de uma frase única, curta, expressiva que ocupa o espaço abaixo do motivo central. É escrita num retângulo, com cor rosa ou branca no fundo. O *dizer* é quase sempre escrito entre aspas (exemplo: << xxxxx >>) por se tratarem de expressões populares ou dizeres da ria, ou somente para Adorno (Almeida, 2021).

A legenda é pintada letra a letra, sempre em maiúsculas, podendo terminar com um, dois ou três pontos de exclamação, com reticências ou com um ponto de interrogação (Sarmiento, 2008; Almeida, 2021). Algumas palavras mais reconhecidas podem ser abreviadas (ex: Santa – “Sta.”; Manuel – “Ml.”) (Sarmiento, 2008). A presença de palavras com erros ortográficos é também uma característica muito presente nas legendas, que advêm do nível de escolaridade existente na região (e no país) durante várias décadas. Atualmente, estes erros são menos frequentes (Sarmiento, 2008), porém, são por vezes mantidos para recriar a tradição.



Painel de proa
“E esta, hein?!”
– Expressão
popularizada
por Fernando
Pessa
© Clara
Sarmiento

A decoração dos Moliceiros

As cercaduras ou frisos

Para delimitar e realçar a importância da cena representada nos desenhos centrais dos painéis são utilizadas cercaduras (ou frisos ou floreados), que servem, assim, de moldura (Sarmiento, 2008). São pintados com 3 ou 4 cores fortes e contrastantes, mas nunca se cruzando entre si (Oliveira, 2021; Almeida, 2021).

As representações aplicadas nas cercaduras contêm uma simbologia relacionada com a vida na Ria (Dias, 2021). São compostas por mais do que um motivo pictórico floral campestre, simples e estilizado – por influência da vida agrícola (ex: flores, ramagens); marítimo – por influência da Ria (ex: movimento das águas, conchas); ou figuras geométricas que é mais conservadora do que a ornamentação livre. (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008; Almeida, 2021; Dias, 2021)

De acordo com Clara Sarmiento “os frisos podem transitar da proa para a ré ou vice-versa mas, por via de regra, os geométricos rematam o painel pelo lado superior e os demais pelo lado inferior”.



Jacinto Lavadeiro pintando as cercaduras de um painel de proa
© Paulo Godinho

A decoração dos Moliceiros

As cores

Os painéis de moliceiros usam quase sempre cores puras/primárias: o amarelo, o verde, o azul, o vermelho, o branco e o preto. Estas cores foram padrão durante várias décadas, sendo muito pontual a utilização de gamas intermédias (Castro, 1943) até ao aparecimento de Jacinto Lavadeiro, um pintor que inovou bastante a arte da pintura de painéis, nos anos 1970/80 (Lopes, 1997).

Clara Sarmento (2008) cita uma passagem de Fernando de Castro Pires de Lima, em *A Arte Popular em Portugal 1968-1975*, para reforçar este tema:

(...) destaca-se pela sua beleza e tons garridos a decoração em barcos (...) os moliceiros da Ria de Aveiro. Aqui, o jogo das cores vivas acentua-se em verdadeiros painéis picturais, encontrando-se todas as cores fortes e usando-se o branco, muitas vezes para estabelecer o contraste da ornamentação.

As cores também são utilizadas consoante os temas dos painéis, sendo mais frequente a utilização de tons garridos nos painéis profanos (com incidência no vermelho) e de tonalidades mais claras nos painéis religiosos (com destaque para o branco e o azul claro) (Sarmento, 2008). A legenda é, normalmente, inserida num retângulo de cor rosa ou branca. As cercaduras são, normalmente conseguidas através do verde, vermelho, azul e amarelo (Sarmento, 2008).



Cores vivas num Painel de proa.
© Clara Sarmento

A decoração dos Moliceiros

As tintas

As tintas foram sendo atualizadas ao longo dos tempos, acompanhando também a evolução que se deu nesta área e o aparecimento de novas soluções.

O Mestre Joaquim Raimundo, referido por Ana Maria Lopes. (1997) utilizava tintas em pó, sendo necessário misturar-lhes óleo, secante líquido e aguarrás. Utilizava cores vivas e apenas pontualmente recorria a misturas.

Estas tintas em pó foram muito frequentes durante várias décadas, tendo substituídos por volta dos anos 1970/80 aquando da introdução das tintas de esmalte, tendo estas sido utilizadas por pintores de referência na época, como Avelino Marcela, e Jacinto Lavadeiro (Lopes, 1997).

Estas são as tintas que continuam a ser utilizadas atualmente para a pintura dos painéis, como reporta o pintor contemporâneo, José Oliveira, referindo que estas têm “mais brilho”. O pintor refere, ainda, que as cores primárias continuam a ser as principais presentes nos painéis contemporâneos, porém as misturas surgem, agora, com maior frequência.



José Manuel Oliveira
pintando um painel
de moliceiro

© Isabel Nogueira,
2021

A decoração dos Moliceiros

Painéis da proa Vs painéis da ré

De acordo com Daniel Guimarães (1986) as decorações da proa e da ré apresentam abordagens temáticas distintas, também por influência das funções que eram desempenhadas nessas áreas. Na proa eram, portanto, representados temas mais tradicionais, mais nobres, enquanto na ré, surgem os temas mais espontâneos ou mais sugestivos (Guimarães, 1986; Lopes, 1997).

Segundo Diamantino Dias (2021) o painel de bombordo da proa é, normalmente, aquele em que se dá maior valor, e ao qual é dedicado maior inspiração. Um dos painéis mais repetidos ao longo dos anos foi a figura equestre, que pretendia homenagear o mestre construtor, *cabendo* na legenda o nome deste. Este seria o tema de um painel da proa, enquanto no outro seria pintado um tema *nobre* (ex: religioso ou de homenagem). A figura equestre foi, entretanto, sendo menos representada, optando os pintores por aproveitar esse painel para potenciar mais um desenho/legenda, aumentando a importância da marca de construtor (no leme) como símbolo para a identificação do mestre construtor.

Os painéis da ré possuem uma área maior que os da proa, característica que lhe confere mais espaço para as decorações. Aqui, normalmente são desenhados os temas mais originais, podendo estes assumir diferentes motivos desde a devoção popular às raparigas e às profissões e à vida na ria (Castro, 1943).

Painéis do Moliceiro São Salvador 2009
© José Manuel Oliveira



Ré "Que rica pexona p'ró meu arpão!"



Proa "S.João da Ponte dá nos bento de feijão"

A decoração dos Moliceiros

Painéis como *o jornal da ria*

Os temas representados nos painéis de moliceiros apresentaram, desde sempre, uma grande variedade (Magalhães, 1905), sendo, contudo, mais frequente a presença de determinados motivos. Importa referir que, mesmo que os temas pudessem ser dentro da mesma esfera simbólica, não se verificava a imitação/cópia de painéis, quer com os demais painéis da mesma embarcação, quer com qualquer outro barco existente (Sarmiento, 2008).

Uma das características associadas aos painéis é o facto de serem "*documentos imagéticos efémeros, porque se renovam de tempos a tempos, dando lugar a outros painéis, telas frescas e vibrantes*" (Almeida, 2021). E, mesmo assumindo esta característica, quando os painéis são repintadas (e são-no com bastante frequência), assumem sempre alguma novidade que a permita diferenciar e tornar única (Sarmiento, 2008).

Foi, precisamente, essa frequência da renovação dos painéis que permitiu associar a estes a ideia de "jornal da ria" (Almeida, 2021), uma vez que a "*imagística do moliceiro tem acompanhado a evolução dos tempos*" (Lopes, 1997), permitindo através dos seus painéis registar/sinalizar/homenagear momentos da história contemporânea, desde a política, ao desporto, à televisão, à música entre várias outras tipologias.



Painel de proa "Puxa que ela está louca" – pintado no período da doenças das Vacas Loucas
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

As temáticas dos painéis de moliceiros

Ao longo das décadas, vários investigadores têm proposto abordagens de categorização em temáticas dos painéis de moliceiros (Sarmiento, 2008; Cirne, 2012)

- Domingos José de Castro (1943) – Satíricos, românticos, profissionais e religiosos;
- Luís Chaves (1958) - evocação amorosa, religiosa, familiar e profissional;
- Diamantino Dias (1971) - Satíricos, amorosos, profissionais, religiosos, patrióticos;
- Jaime Vilar (1983) - Satíricos, humorísticos, eróticos, religiosos, românticos, brejeiros, pícaros, profissionais, morais e históricos;
- Daniel Tércio Guimarães (1983) - religiosos, profissionais, satíricos, históricos e alusivos ao desporto e a fenómenos sociais;
- Eduardo Lamy Laranjeira (1989) – inscrições satíricas, profissionais (sobre o barqueiro, o moliceiro, o pescador e o lavrador), religiosas, históricas (presente e passado), românticas, identificativas da localidade do moliceiro e inscrições que evocam ócios;



Painel "A Troika até o carro me levou"

© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

As temáticas dos painéis de moliceiros

- Ana Maria Lopes (1997) - Religiosos, amorosos, eróticos (maliciosos), patrióticos, históricos, profissionais, folclóricos, desportivos, relativos ao respeito, relativos ao quotidiano;
- Clara Sarmiento (2008) - Jocosos, religiosos, sociais, históricos e lúdicos;
- Senos da Fonseca (2011) - De exaltação (motivação política, fé, cariz histórico ou patriótico) e de acinte local (jocosos, irónicos, satíricos ou brejeiros);
- Maria Adelaide Chaves (2012) – Religiosos, Histórico-patrióticos/políticos, desportivos, reflexo do contexto cultural/imaginário simbólico, alusivos ao trabalho quotidiano, com legenda descritiva, painéis com segundo sentido erótico e jocoso, painéis saudosistas, diversos;
- Etelvina Resende Almeida (2021) – Patriotismo, regionalismo, desportivos, novelas e modas, religião, história, saudosistas, humoristas, profissões e atividades lagunares.

Embora se verifique essas semelhanças temáticas nas abordagens propostas (temas religiosos; satíricos/jocosos/brejeiros; profissionais; românticos/amorosos; patrióticos; históricos; desportivos; sociais/quotidiano/políticos) a pintura dos painéis tem-se diversificado ao longo das décadas, dependendo sempre do contexto e dos pintores em questão, desde os mais tradicionalistas aos mais aprimorados na arte (Almeida, 2021). Nos últimos anos, os temas satíricos/brejeiros foram-se tornado mais frequentes, por serem mais valorizados pelas pessoas e nos concursos de painéis (Oliveira, 2021).



Painel "Não fujas em maré de festa"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

A censura nos painéis

Se hoje os temas brejeiros e satíricos são dos mais representados nos painéis de moliceiros, tempos passados houve em que tal não se verificava, fruto de um ambiente político opressivo existente em Portugal e que “cultivava uma mentalidade de sacristia”, como é referido por Sérgio Paulo Silva (2014).

Importa, contudo, que painéis humorísticos sempre existiram, mas antes do 25 de abril, as mensagens inscritas nos painéis (quer humorísticas, religiosas ou de qualquer natureza) eram fiscalizadas antes do barco ir para a água. Temas mais sensíveis, ou alusivas ao regime - como “salvem a pátria” – não eram permitidas, obrigando os donos do barco a repintá-lo (Almeida, 2021).

O mestre José Rito, que também foi moliceiro, recordando a sua experiência e a do seu pai, refere ser um tema sensível e que era respeitado pelas pessoas da ria, quase de forma natural, estando inculcado nas práticas e no pensamento das pessoas que esse tipo de mensagens eram proibidas e, normalmente, já nem sequer o tentavam fazer, constando-se uma apatia política, acríica (Sarmiento, 2008).

Com a queda do Estado Novo, verificou-se na Ria, uma maior abertura de pensamento e de liberdade que rapidamente, transitou para os painéis dos moliceiros, reforçando, uma vez mais, a constante atualização de que estes são alvo, por influência da evolução dos tempos.

A decoração dos Moliceiros

Painéis religiosos



Painel de ré "S. Paio Tradição e Devoção"
© José Manuel Oliveira



Painel de Proa "Resai pela pas no mundo"
© Clara Sarmento



Painel de proa "Nossa Senhora da saudi"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis profissionais



Painel de proa "Incentivem a Arte"
© José Manuel Oliveira



Painel de ré "Assim se ganhava a vida"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "O Marnoto de Aveiro"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis históricos



Painel de proa "Sempre defendi a Poesia"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "O Infante Navegador"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "Viriato o Lusitano"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis patrióticos



Painel de proa "Esta é a minha bandeira"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "Amália - A voz de Portugal!"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "Honrai a nossa pátria"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis românticos/amorosos



Painel de Proa "Deixame fazerte feliz"
© Clara Sarmento



Painel de proa "Só nos falta a felicidade"
© David Goddard | Município de Ílhavo



Painel de proa "Casa comigo meu amor!"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis humorísticos/brejeiros



Painel de ré "Que rica passarinha!"
© José Manuel Oliveira



Painel de ré "Vou já leiloar as 4
melancias!"
© José Manuel Oliveira



Painel de ré "É obrigatório cortar o mato das
bordas, Maria!"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis satíricos



Painel de ré "Mostre-me a carta e o CU"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "Qual de nos os 3 sabe ler?"
© José Manuel Oliveira



Painel de ré "Agora tamem paga imposto"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis desportivos



Painel de proa "Beira-Mar é campeão"
© José Manuel Oliveira



Painel de Proa "Eusébio o Pantera Negra!"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "Grande Ricardo é um Heroi"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Painéis sociais/quotidiano/políticos



Painel "Queremos Paz no Mundo"
© Clara Sarmento



Painel de proa "Em nome de Portugal :
Obrigado!"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "Deus te proteja
bombeiro"
© José Manuel Oliveira

A decoração dos Moliceiros

Outras temáticas



Painel de ré "Aprende que eu não duro sempre"
© José Manuel Oliveira



Painel de ré "Alguém me empresta uma lápis cor de pele?"
© José Manuel Oliveira



Painel de proa "O Tonecas Moliceiro!"
© Clara Sarmento

A decoração dos Moliceiros

Os pintores de moliceiros

"Para estas decorações não existem moldes; a ocasião é que as inspira e determina, a prática faz o resto." (Castro, 1943)

No início, os pintores não tinham conhecimentos artísticos e não se dedicavam exclusivamente a esta arte, tendo outras profissões (Almeida, 2021). Esta atividade podia ser desempenhada por artistas locais, com *jeito* para a pintura, que eram *chamados* pelos mestres construtores para esta tarefa, sendo também muito frequente que a pintura dos painéis fosse feita pelo próprio mestre, quando este tinha o referido *jeito para o desenho*, dedicando-se a ela, no final da construção do barco. Atualmente, a atividade é praticada por pintores que se dedicam a essa tarefa.

A arte de pintar de moliceiros proporcionou aos que a ela se dedicavam prestígio dentro da comunidade, alcançando-o mesmo não sendo os painéis assinados com o seu nome (Sarmiento, 2008), característica que se mantém até hoje. Atualmente o pintor José Oliveira deixa a sua assinatura na proa, próximo dos golfiões (Oliveira, 2021).

Pela ausência da assinatura dos pintores de painéis, identificar referências históricas que se destacaram nesta arte é um processo complexo, que se baseia nas referências escritas nos testemunhos orais que foram publicadas e/ou partilhadas ao longo das décadas.

Ainda assim, e com base na memória partilhada, registada e/ou publicada, é possível listar alguns dos principais nomes que marcaram a pintura de painéis nos séculos XX e XXI.



Proa de Adelino Ameixa do Moliceiro exposta no Museu da Marinha
© Clara Sarmiento

A decoração dos Moliceiros

Pintores-construtores

Como referido, a pintura de painéis foi uma prática desempenhada por vários mestres construtores. Desses, pela qualidade das suas obras e pelos registos e pela memória que até hoje nos chegaram, destacaram-se como referências os seguintes.

Mestre Joaquim Raimundo

As suas pinturas eram bastante apreciadas na região. De acordo com Ana Maria Lopes (1997), começava por lixar as zonas pictóricas dos painéis, emassá-las e pintá-las com alvaiade. Depois de estar seco, riscava diretamente os desenhos a lápis com o auxílio de uma régua, de um compasso e de um pauzinho. À proa usava dois desenhos, tendo um dos painéis o nome do construtor e o outro o local e a data da construção. Normalmente os donos não davam sugestões das pinturas. Pintava o que lhe vinha à ideia. Para os “dizeres” já aceitava sugestões, principalmente da mulher e do sogro (cantador popular), e preocupava-se em não *dar erros*. As tintas que usava eram todas em pó, tinha de as moer e depois misturar óleo, secante líquido e aguarás, e não terá utilizado tintas de esmalte.

Os seus empregados ajudavam a colocar a tinta nos riscos de cor, mas só ele – e o filho – é que pintavam. Era rápido a pintar os painéis, fazendo os quatro quase num dia.



Mestre Joaquim Raimundo a pintar uma proa de moliceiro
© Nancy Flowers, anos 60

A decoração dos Moliceiros

Pintores-construtores

Mestre Ti Preguiça

Coincidiu com o período em que o Mestre Joaquim Raimundo também trabalhava. Refere nunca ter recorrido a pessoas fora do estaleiro, “*safando-se para as pinturas com os seus empregados (...) com bom ou fraco jeito*” (Lopes, 1997). Primeiro fazia uns desenhos nuns papéis, depois colocava em cima e por riba, copiava. À proa, de um lado era a coroa do rei e uma figura qualquer, do outro era um cavalo e outra figura. À ré, eram motivos variados (Lopes, 1997).

Mestre Agostinho Tavares

Começou a pintar moliceiros desde muito cedo, para ajudar o pai, Mestre Firmino Tavares (Sarmiento, 2008). Iniciava afagando, emassando e aplicando o aparelho de alvaiade, hoje substituído pela subcapa. Riscava diretamente o que lhe vinha da inspiração, utilizando com frequência figuras emolduradas em círculos. Não era frequente pintar acontecimentos políticos, optando por cenas simples do quotidiano local. Nos *dizeres* era frequente a ocorrência de erros gramaticais, considerando que esses conferiam humor e autenticidade às legendas (Lopes, 1997).



Painel Mestre Agostinho Tavares
© Clara Sarmiento

A decoração dos Moliceiros

Pintores de moliceiros

Vários mestres optavam por entregar a pintura de moliceiros a artistas locais ou a alguns conhecidos que tinham jeito para a pintura. Este era o caso do Mestre Henrique Lavoura, exímio construtor naval, mas que “não era perito nas pinturas” (Lopes, 1997).

Dos pintores, não construtores, que se destacaram e que até aos nossos dias chegaram referências/histórias, mencionam-se os seguintes reunidos pela investigação de Ana Maria Lopes (1997):

- António Tavares de Almeida - *o Soeco Velho* - Avanca;
- José Soeco, filho do anterior – Avanca;
- José Majina – Ovar;
- Zé da Lota – Sarilhos Pequenos;
- Avelino de Matos – *Avelino Marcela* – Pardilhó;
- Joaquim Tavares dos Santos – *o Ruivo* – Murtosa;
- Adelino Graça – *o Ameixa* – Gafanha da Encarnação;
- Jacinto Vieira da Silva - *Jacinto Lavadeiro* – Torreira;
- Joaquim Esteves Godinho – *o Farelo* - Pardilhó;
- Salvador Belo – Torreira;
- Domingos Valente – Quintas do Norte;
- **José Manuel Oliveira – Murtosa – continua em atividade;**

No feminino também se verificam alguns nomes de referência como:

- Susana Lopes da Melra;
- Florinda Lamego;
- Marisa Carvas.



Painel Salvador Belo, 1986
© Paulo Godinho

A decoração dos Moliceiros

Pintores de moliceiros

António Tavares de Almeida – Soeco Velho

Terá sido dos principais pintores do final do século XIX e início sec. XX. Foi um famoso jogueiro, tendo ficado conhecidos alguns originais de painéis de moliceiro, existindo expostas no Museu Marítimo de Ílhavo, uma proa assinada e nove réplicas de painéis, decorados em 1934 (Lopes, 1997).

José Soeco

Filho de *Soeco Velho*, foi também jogueiro. Há registos que referem que se deslocavam com frequência a Pardilhó, Bunheiro, Murtosa e Salreu para pintar moliceiros. Terá pintado diversas obras até 1932, ano em que emigrou para o Brasil (Lopes, 1997).

Zé da Lota

Nos anos 60, o Mestre Henrique Lavoura terá contratado este pintor, vindo do Seixal, para colmatar a falta dos artistas locais, que tinham emigrado. Zé da Lota era um antigo pintor de varinos no Tejo. Era *bastante habilidoso* e deixou a sua marca em vários barcos da região (Lopes, 1997).



Proa de Moliceiro exposto no Museu da Cidade de Aveiro

© Daniela Alves, 2021

A decoração dos Moliceiros

Avelino Lopes de Matos – *Avelino Marcela*

Foi durante os anos 1960/70/80 um dos principais pintores de moliceiros existentes na ria. Iniciou-se nesta arte, com 10 anos, para ajudar o seu avô materno, que era construtor-pintor. Com o falecimento do seu avô, começou a pintar sozinho, recordando que aos 14, 15 anos (1925) pintava cerca de 20 barcos por ano (Lopes, 1997).

Foi marceneiro e não fazia da pintura de moliceiros profissão. Normalmente, demorava um dia, um dia e meia a pintar os painéis. Depois de um período emigrado na Venezuela - entre os 48 e os 64 anos - voltou à pintura de moliceiros (Lopes, 1997).

Não gosta de pintar "*coisas que atingem polícia, nem o moderno*", preferindo "*coisas simples, ao estilo antigo*". Os "*dizeres*" – em maiúsculas, com palavras delimitadas por pontos - são sempre pensados após o desenho do painel, sendo os temas quase sempre da sua imaginação (Lopes, 1997).

Não fazia esboços prévios, riscando as suas ideias diretamente a lápis, completando o painel com as tintas de esmalte, sucedâneas das tintas em pó. À proa prefere figuras de cavaleiros, reis e campinos, enquadrados num círculo ou num cortinado. À ré, imperam as personagens do povo, emolduradas em forma de buraco de fechadura (Lopes, 1997).

A decoração dos Moliceiros

Avelino Lopes de Martos – *Avelino Marcela*



Fases de trabalho de decoração de Avelino Marcela publicado por Ana Maria Lopes (1997)

© Paulo Godinho

A decoração dos Moliceiros

Jacinto Vieira da Silva - *Jacinto Lavadeiro*

“*Há um antes e um pós Jacinto Lavadeiro, na pintura de moliceiros*”. É assim que José Manuel Oliveira (2021) recorda Jacinto Lavadeiro. Este pintor é considerado como um dos mais inovadores nesta arte, tendo deixado um forte legado, embora não tenha frequentado formação artística. Era visto como uma pessoa de grande inteligência e particular sensibilidade e gosto pela pintura, revelado desde criança (Almeida, 2021).

Jacinto Lavadeiro aprofundou a arte, apresentando uma técnica mais elaborada, trabalhada, inovando e propondo a introdução de novos elementos (ex: diversificou muito as cercaduras). Era um artista que preparava previamente o seu trabalho, pensando-os e desenhando-os em esboços.

Recorria com muita frequência à mistura de cores, servindo-se assim de uma gama de tons mais diversificada. Pintou painéis de diversas temáticas, não se verificando a preferência por um determinado tema. Evitava o erro nas legendas. Não era frequente utilizar enquadramentos (ex: círculos) optando por aproveitar todo o espaço do painel para o pintar. Por trabalhar de forma mais detalhada, demorava seis a sete dias para concluir um barco.

Pela qualidade dos seus trabalhos, foi, muitas vezes, contratado diretamente pelos proprietários dos barcos para os pintar, pois não gostavam das pinturas que traziam dos estaleiros. Faleceu, ainda jovem, em 1987.



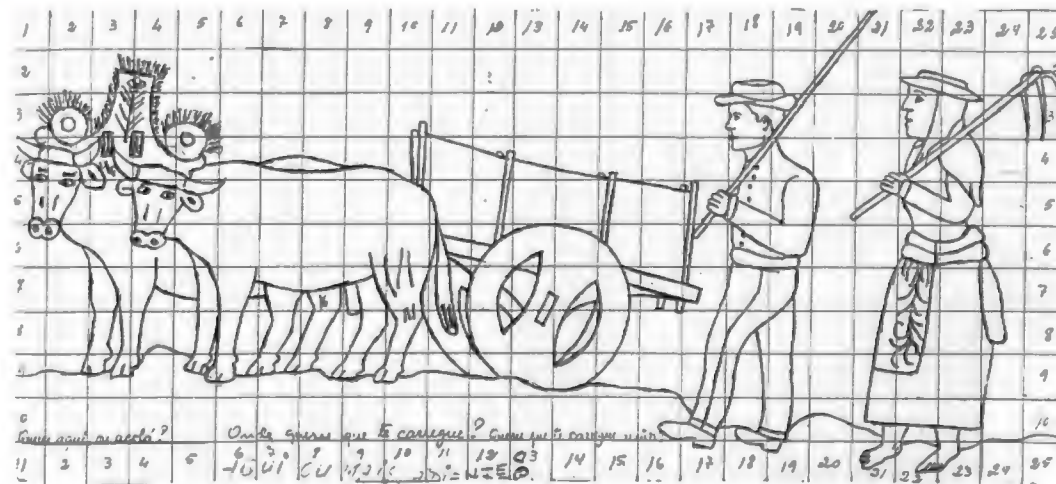
Joaquim Lavadeiro
© David Goddard, anos 70

A decoração dos Moliceiros

Jacinto Vieira da Silva - *Jacinto Lavadeiro*



Fases de trabalho de decoração de Jacinto *Lavadeiro* publicado por Ana Maria Lopes (1997)
© Paulo Godinho



Esboço de Jacinto *Lavadeiro* publicado por Ana Maria Lopes (1997)
© Paulo Godinho

A decoração dos Moliceiros

José Manuel Oliveira

Começou a pintar painéis de moliceiros em 1989 e é, hoje, o principal pintor de moliceiros em atividade, sendo mencionado como o *"mais famoso, prolífero e inovador pintor de moliceiros da atualidade"* (Almeida, 2021). José Manuel Oliveira – ou Zé Manel como é também conhecido – nasceu na Murtoza em 1969, filho e neto de moliceiros de profissão, e tem formação em artes plásticas, tendo-se destacado – além da pintura de moliceiros – através dos seus trabalhos de pintura, escultura, restauro de arte sacra, pintura de azulejos, murais, entre outros. .

De acordo com uma passagem de Claude Rivals (2019) *"José Oliveira ultrapassa o tempo da memória fátual"*. Diamantino Dias (2019) refere que a *"sua pintura pertence ao grupo daqueles que trazendo a paz interior, despertam ao mesmo tempo todos os sentidos"*.

Começou a pintar moliceiros (1989), numa fase em que o falecimento de Jacinto Lavadeiro e a idade avançada de Avelino Marcela "obrigaram" os construtores e os proprietários de moliceiros a procurar novos artistas. Até hoje, calcula ter pintado cerca de 1000 painéis, tendo o cuidado de respeitar a linha pictórica tradicional dos seus antecessores, inovando e introduzindo, à semelhança de Jacinto *Lavadeiro*, produções suas, fruto da sua criatividade artística.



José Manuel Oliveira a pintar os desenhos dos painéis
© Município da Murtoza, 2021

A decoração dos Moliceiros

José Manuel Oliveira

Para a pintura de painéis, a sua inspiração resulta da vivência à beira-ria, do contacto com a comunidade, do quotidiano dos estaleiros, procurando, participando e escutando as suas histórias, pensamento, piadas e *dizeres* que, com a sua astúcia e sentido de humor aprimado, vai moldando e transformando em painéis de moliceiros.

Com este pintor, normalmente a legenda/dizer/piada/trocadilho surge antes do desenho, referindo que através deste ponto de partida dá “asas à imaginação” para retratar, com humor, os temas que “fazem parte do quotidiano desta comunidade”. Os painéis humorísticos são aqueles que mais pinta, pois são aqueles “que as pessoas mais gostam de ver e o que os júris dos concursos de painéis também mais valorizam”. Contudo, apresenta uma grande diversidade de outras temáticas que pinta e que vão também sendo alvo de elogios, sendo disso exemplo o “painel de 2020, de homenagem aos profissionais que nos ajudaram a conter a pandemia de COVID” e que foi notícia nacional.

Não tem um espaço fixo para efetuar o seu trabalho, deslocando-se pela ria, consoante os trabalhos a executar – quer sejam nos estaleiros, quer sejam à beira-ria. Utiliza uma paleta de cores vibrante, utilizando com bastante frequência a mistura de cores – uma das influências da arte de Jacinto *Lavadeiro* (Almeida, 2021).

Pontualmente, tem a ajuda do seu pai e do seu filho.



José Manuel Oliveira a pintar um painel de moliceiro com ajuda do pai e filho
© Etelvina Resende Almeida, 2019

A decoração dos Moliceiros

A técnica e processo criativo de José Manuel Oliveira

No livro de homenagem aos seus 30 anos a pintar a ria, publicado pela Câmara Municipal da Murtosa, o pintor registou a sua técnica e processo criativo, da seguinte forma sequencial.

1 - Processo criativo dos painéis

A criação e o desenho do painel é realizada no seu atelier com base na consulta de imagens, aliadas à sua grande criatividade. Os desenhos também poderão ser sugeridos pelo proprietário. Como mencionado, a legenda/piada do painel surge antes do desenho.



Processo criativo dos painéis
© Etelvina Resende Almeida, 2019

2 - Traçado das linhas mestras

O desenho e a pintura dos painéis será efetuada sobre as áreas deixadas em branco, pelo mestre construtor, 2 à proa e 2 à ré. Sobre a área branca são marcadas as linhas mestras da construção do painel, delimitando as áreas do desenho da cena central do das cercaduras.

São linhas orientadoras que definem a composição do painel, traçadas sobre um fundo branco com o auxílio de uma régua, o *virote*, e de um compasso. Essa régua está marcada pelo artista com incisões e anotações orientadoras.



Traçados das linhas mestras
© Etelvina Resende Almeida, 2019

A decoração dos Moliceiros

A técnica e processo criativo de José Manuel Oliveira

3 - Cálculo da área para o desenho central

É utilizado o papel vegetal para registar a área disponível. O pintor efetua esta tarefa, para orientar o desenho, uma vez que os painéis da proa e da ré apresentam dimensões e proporções diferentes, por acompanharem a forma da embarcação, exigindo um *projeto* da área de desenho diferente.

4 – Desenho dos motivos florais

Passagem através de decalque, ou usando papel vegetal, dos motivos florais desenhados pelo artista, para as áreas das cercaduras dos painéis e de outras zonas a decorar, com ajustes a mão livre.

5- Traçado de desenhos geométricos

O pintor efetua, agora, o traçado dos desenhos geométricos, realizando-o com o auxílio do compasso, no vertente, à proa. A meio da embarcação, no traste, local onde encaixa o mastro, também é pintado com um friso com motivos geométricos. Na bica da proa, com o auxílio do compasso, o pintor desenha a cercadura e os motivos florais.



Cálculo da área para o desenho central
© Etelvina Resende Almeida, 2019



Motivos florais
© Etelvina Resende Almeida, 2019



Traçado de desenhos geométricos
© Etelvina Resende Almeida, 2019

A decoração dos Moliceiros

A técnica e processo criativo de José Manuel Oliveira

6 - Pintura das cercaduras

O pintor inicia, depois, a pintura das cercaduras, utilizando a tinta de esmalte (que é também utilizada para toda a decoração da embarcação). A pintura das cercaduras são efetuadas antes da pintura do motivo central do painel.

O contorno do painel da proa e da ré, que termina na Bica, é decorado com motivos florais ou geométricos. São pintados com 3 ou 4 cores fortes e contrastantes. Dá-se-lhe o nome de floreados ou cercaduras. Além dos motivos pictóricos herdados de outros pintores, muitos deles foram já criados pelo artista José de Oliveira, que se mantêm na linha tradicional de desenho e pintura dos seus antecessores.

Cada painel tem uma cercadura composta por mais do que um motivo pictórico floral ou geométrico, gerando um rendilhado colorido e harmonioso, com efeito decorativo muito atrativo, que são delimitadas por um caixilho, um traçado de linhas verticais e horizontais, frisos coloridos, contrastantes.



Pintura das cercaduras
© Etelvina Resende Almeida, 2019

A decoração dos Moliceiros

A técnica e processo criativo de José Manuel Oliveira

7 - Passagem do desenho para o pincel

Desenhadas as cercaduras, o pintor passa para o desenho da cena do painel, que é realizado previamente sobre papel vegetal, sendo posteriormente passado antes de decalque, ou a mão livre para a área que lhe é destinada.

O mestre faz também esse desenho das outras áreas do barco que são decoradas, como os golfiões (que têm quase sempre um homem e uma mulher de costas voltadas), e o vaso/ramo de flores que é pintado na base da bica da proa, acima dos golfiões. É aqui que o pintor assina a sua obra.

8 - Pintura dos motivos decorativos

Concluído o desenho o pintor, pinta os motivos florais no painel da entremesa e forcados, à ré; na área da porta da proa e anteparas; costado da embarcação e da marca do construtor que será colocada no leme.



Passagem do desenho para o pincel
© Etelvina Resende Almeida, 2019



Pintura de motivos decorativos na ré
© Etelvina Resende Almeida, 2019

A decoração dos Moliceiros

A técnica e processo criativo de José Manuel Oliveira

9 – Pintura dos desenhos das cenas dos 4 painéis

É, agora, o momento do pintor se dedicar à pintura dos painéis do barco moliceiro.

10 - Sombrear

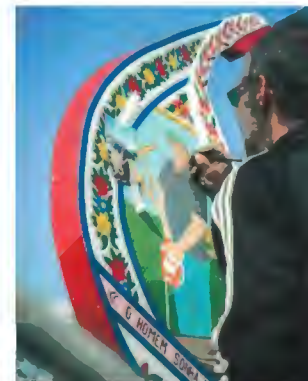
Antes de concluir, o pintor faz o contorno de todos os desenhos decorativos e dos painéis da embarcação, a preto, usando um pincel com bico fininho chamado *bico de pardal*.

11 - Pintura das legendas nos painéis

O pintor, desenha a legenda dos 4 painéis. José Oliveira utiliza um friso rosa e letras, maiúsculas a preto. O *dizer* aparece sempre entre aspas.

12 - Nome e matrícula

Os últimos trabalhos, são normalmente, o desenho e a pintura da matrícula (pintado à proa ao lado do painel) e o nome do barco. O pintor utiliza, para estes desenhos, moldes metálicos, com medidas padronizadas, a que dão o nome de “alfabeto”.



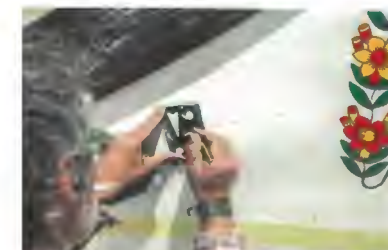
Pintura dos desenhos dos painéis
© Etelvina Resende Almeida, 2019



Sombrear
© Etelvina Resende Almeida, 2019



Pintura da legenda
© Etelvina Resende Almeida, 2019



Pintura do nome e matrícula
© Etelvina Resende Almeida, 2019

A decoração dos Moliceiros

Outras áreas decoradas no barco moliceiro

O barco moliceiro tem pintadas outras áreas, além dos painéis, e que são sempre bastante cuidadas pelos pintores. Ana Maria Lopes (1997) reuniu essas áreas da seguinte forma.

O castelo da proa é o complemento da decoração. No **barrote ou vertente**, um friso floral geometrizado ou puramente geométrico, retas e pequenos círculos.

Na **antepara da proa** é pintado um motivo floral de grandes dimensões ou geométrico, com preferência pelo signo-saimão de proteção mágica.

Nos dois **golfiões**, uma mulher à direita e um homem à esquerda, ora amigos, ora zangados (José Oliveira refere pintá-los sempre de costas voltadas).

Sobre a cobertura do castelo da proa, na **base da bica** é desenhado um motivo floral.

As extremidades dos **forcados** biqueiros, por vezes, são também decoradas, bem como a parte vertical da entremesa da ré, sobre a qual se senta o Arrais.



Pintura dos Golfiões e do barrote da proa
© Etelvina Resende Almeida, 2019

7. O bota-abaixo

Para exprimir o lançamento de qualquer barco à água, emprega-se nesta região o termo popular de bota-abaixo. O barco é conduzido até à margem ornamentado com galhardetes ou bandeirinhas de cores variadas, que o barqueiro arvora nas duas bicas em pequenas hastes provisórias, rematadas com ramos de flores silvestres, carregado sobre duas zorras, que têm o aspeto dos pequenos carros da lavoura, tiradas a três juntas de bois. Esta é a sua primeira apoteose.

Domingos José de Castro, 1943

O Bota-Abaixo

A importância do lançamento à água

Uma vez concluída a construção e decoração do barco moliceiro, é o momento da sua primeira apoteose – o bota-abaixo (Castro, 1943). Nenhum moliceiro é lançado à água sem este momento.

No tempo em que não havia tratores, e em que eram utilizadas as juntas de bois, os mestres recorriam-se à ajuda dos moliceiros, agricultores, familiares e conhecidos para transportar o barco até à Ria, uma vez que os estaleiros se situam, normalmente, distantes da água, e era necessária força suplementar para esta tarefa.

Mais do que um simples lançamento à água, o bota-abaixo dos moliceiros representava (e ainda representa hoje em dia) um momento importante para a região, uma vez que simboliza um dia de festa, dado que, no seu final de cada lançamento o dono do barco oferece comida e bebida (vinho) a todos os que ajudam na tarefa. No passado, a refeição era preparada pelas mulheres, enquanto os homens lançavam o barco.

Normalmente, os bota-abaixo decorrem aos sábados, podendo, por vezes, ser seleccionado outro dia.

Hoje, embora já existam tratores, e a força humana já não seja requisitada com tanta necessidade, a simbologia associada a este momento ainda é respeitada e a tradição é cumprida, sendo um evento que atrai vários públicos, desde os mais aficionados, aos mais curiosos.



Bota-Abaixo do moliceiro "Um Sonho" em 2016
© Município da Murtosa, 2016

O Bota-Abaixo

O processo de *bota-abaixo*

Antes dos tratores, a força humana era essencial para que o barco saísse do estaleiro e chegasse, finalmente, à água. Assim, era essencial *chamar* vários homens para ajudar nesta tarefa, sendo que no final estes eram recompensados com uma caldeirada ofertada pelo proprietário do barco.

No estaleiro, o barco era carregado sobre duas *zorras*, uma à proa e outra à ré, ligadas entre elas por cordas e tiradas por três juntas de bois. O barco era, então, conduzido até à água onde entra até ao ponto marginal indicado para o seu lançamento (Castro, 1943).

Tendo isto efetuado, é o momento de desatar as cordas que o ligam às duas zorras; é retirada primeiramente a zorra de *vante* puxada pelo próprio gado e, em seguida, a da ré retirada a pulso pelos homens que a acompanham, pelo que fica desde logo o barco a flutuar. Dali o barco era então conduzido à vara para junto do cais onde iria receber a aparelhagem náutica e o equipamento completo para a apanha do moliço (Castro, 1943).

Terminado o bota-abaixo, iniciava-se a refeição a o convívio entre todos.



Bota-Abaixo de um moliceiro nos anos 40
© Domingos José de Castro, 1943

O Bota-Abaixo

O processo de *bota-abaixo*

Ana Maria Lopes (1997) acompanhou e registou em livro, um bota abaixo realizado em dezembro de 1987, já com o recurso ao trator, de um moliceiro construído pelo Mestre Agostinho Tavares, no seu estaleiro em Pardilhó.

Pelas 7h, já o mestre e o dono do barco se dedicavam aos acabamentos de última hora. Pelas 11h, iniciavam os trabalho do bota-abaixo, começando o barco a deslizar sobre rolos de eucalipto, para sair do estaleiro. O trator puxava o barco, enquanto os homens aliviavam e orientavam a manobra, com o auxílio de “pancas”, estacas que levantavam o barco.

Na estrada, o barco passa dos rolos, para a *zorra*, previamente construída com toros de eucalipto. Antes de começar a viagem, são colocados no interior do barco, o leme, os tostes, as falcas, os cabos, entre outros apetrechos. Começa, então, o percurso até à ribeira, deslizando lentamente. Já na laguna, num esforço final, os homens, retiram o barco da *zorra* e fazem-no deslizar calmamente até entrar na água e concluir o seu lançamento. Como é tradição, também no final deste bota-abaixo houve uma refeição (neste caso uma bacalhoadada) oferecida pelo dono da embarcação.



Bota-Abaixo de um moliceiro em 1987
© Ana Maria Lopes, 1987 & Paulo Godinho, 1987

O Bota-Abaixo

Bota-Abaixo recentes



Bota-Abaixo do moliceiro "Um Sonho" em 2016
© Município da Murtosa, 2016



Bota-Abaixo do moliceiro "Ferreira Nunes" - 2018
© Município da Murtosa, 2018



Bota-Abaixo do moliceiro "O Presidente" - 2019
© Município da Murtosa, 2019



Bota-Abaixo do moliceiro "O Conquistador" - 2019
© Município da Murtosa, 2019

8. Moliceiros nas festividades

Moliceiro é o traço de união íntima, indissolúvel, entre a Terra e a água (...) Ei-lo, de vela branca enfunada dos ventos, adornadas de bandeiras multicolores, com ressonâncias de festa nos grandes dias de regatas, de concursos, de paradas de gala, de passeios em dia de romaria.

Jaime Vilar, 1990

Moliceiro nas Festividades

A presença do barco moliceiro nas romarias

Símbolo identitário da região, o barco moliceiro rapidamente se tornou presença assídua nas festividades que eram organizadas na Região de Aveiro. Nos dias de festa, o barco era decorado de forma especial, sendo enfeitado com velas e bandeiras defraldadas, como registou Jaime Vilar (1990), levando também à proa ramos de flores campestres (Lopes, 1997).

José Rendeiro (2021), antigo moliceiro de profissão, recorda estes dias santos e de festa como momentos importantes para “esquecer a vida dura do trabalho”. Relembra, ainda, a emoção que era quando chegavam esses dias e se preparavam para ir à “festa”.

Os barcos eram figura importante nestes dias, servindo de meio de transporte para levar e trazer várias pessoas à festa. Nesses dias, recorda o Mestre Arménio Almeida (2021), os barcos iam cheios de pessoas – familiares e amigos. Recorda, ainda, que nesses trajetos eram muito frequentes as brincadeiras entre as pessoas que iam nos vários barcos, acontecendo, por vezes, “cantorias para animar as viagens”.

Hoje em dia, a presença do barco moliceiro nas festividades ainda se mantém, sendo figura principal em algumas delas – como o S. Paio da Torreira.



Trajeto *Válega* – *Torreira* para participar na Romaria de São Paio da Torreira – anos 60
© Município de Ovar

Moliceiro nas Festividades

A presença do barco moliceiro nas romarias

“Nós que estávamos na praia (...) assistíamos entusiasmados à chegada de muitas dezenas de barcos moliceiros que, de velas enfunadas e todos embandeirados surgiam” – escreveu Amadeu Cachim, em 1980, recordado por Ana Maria Lopes (1997), sobre a chegada às festas de Nossa Senhora da Saúde, da Costa Nova.

Ana Maria Lopes (1997) enumera algumas das romarias, que decorriam na zona lagunar, nos fins de verão, e nas quais o barco moliceiro era presença assídua:

As festas da nossa Senhora da Boa Viagem do Torrão do Lameiro, no último domingo de agosto; do São Paio, na Torreira, no primeiro domingo de setembro; da Senhora da Maluca, no segundo domingo de setembro; da nossa Senhora da Saúde, na Costa Nova, no último domingo de setembro; da nossa Senhora das Areias, no último domingo de outubro em São Jacinto; e uma ou outra santidade espalhada pelas Quintas do Norte, Veiros ou Pardilhó. (...) Recordam ainda os “mirões”, a presença dos moliceiros norteiros, para participarem no São Tomé de Mira.

Ana Maria Lopes (1997) refere que muitas destas festas foram perdendo alguma da vertente histórica, contudo o São Paio da Torreira manteve esse cunho e essa ligação à tradição, sendo, como afirma, o *“maior e mais variado número de embarcações da ria, com especial destaque para o moliceiro”*.



Romaria de Nossa Senhora da Saúde, na Costa Nova
© Senos da Fonseca

Moliceiro nas Festividades

Romaria do São Paio da Torreira

Em 1950, Egaz Moniz escreveu, sobre o São Paio da Torreira:

Na festa de S. Paio, a grande romaria da gente ribeirinha, a Ria coalha-se de barcos que provêm de todas as freguesias marginais. Abundam moliceiros lindamente embandeirados, com sinais distintivos para que os tripulantes os reconheçam quando, encostados uns aos outros, formam na Torreira a frota da alegria.

Pese embora o barco moliceiro não seja, hoje, recurso para o transporte de pessoas para a festa, elemento que levava a uma grande concentração de barcos, embelezando – de forma “natural” a zona marginal da Ria, essa “concentração” vai sendo preservada pelas entidades organizadoras e pelos populares, mantendo viva esta tradição (Lopes, 1997).

Muitos moliceiros que aqui se deslocam em dias de festas fazem-nos para manter o antigo gosto de irem à festa de barco, participando nos festejos e cumprindo as suas promessas. Muitos preparam as refeições no barco e fazem-nas a bordo (Lopes, 1997).

Outro dos aspetos essenciais da festividade, e na qual o barco moliceiro tem papel importante são as regatas e o concurso de painéis, atividades que dão vida e cor à Ria e a estes dias de festa, sendo momentos aguardados por muitos, ao longo do ano.



Romaria São Paio da Torreira – Anos 80
© Ana Maria Lopes

Moliceiro nas Festividades

As regatas de moliceiros

As regatas de moliceiros tradicionais, com a traça e os meios de propulsão originais, decorrem há várias décadas, marcando um dos principais momentos do calendário anual para as pessoas da ria, para os aficionados e – cada vez mais – para os turistas e curiosos.

Atualmente, realizam-se na Ria de Aveiro, três regatas ao longo do ano:

- A regata da Ria de Aveiro Weekend – organizada pela Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro. Esta decorre no início de julho, tendo início na Torreira e final na cidade de Aveiro.
- A regata da Festa do Emigrante – organizada pelo Município da Murtoza. Decorre no mês de agosto, no cais do Bico, no âmbito das Festas do Emigrante.
- A regata do São Paio da Torreira - organizada pelo Município da Murtoza. Decorre no mês de setembro, no âmbito das festas do São Paio da Torreira.

Associados às regatas da Ria de Aveiro Weekend e do São Paio da Torreira, realizam-se, também, concursos de painéis dos barcos moliceiros. Além do prestígio da “vitória”, os prémios (até ao 5º lugar e o de participação) das regatas são um importante incentivo financeiro para apoiar a manter preservados os barcos moliceiros tradicionais.



Regata de moliceiros do Ria de Aveiro Weekend - 2016
© Município da Murtoza, 2016

Moliceiro nas Festividades

A criação das regatas de moliceiros

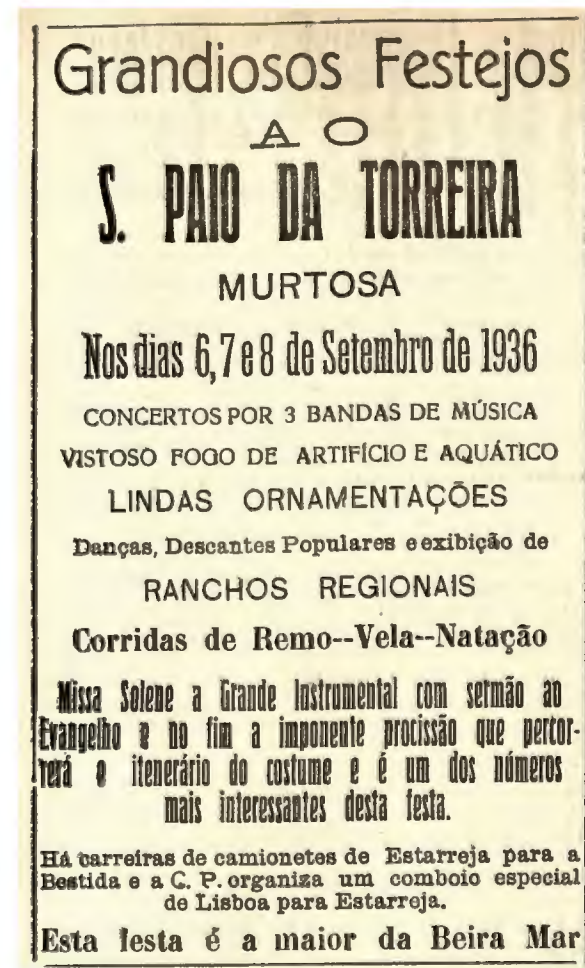
Clara Sarmiento (2008) fez uma extensa investigação aos artigos publicados, conseguindo datar o início das regatas de moliceiros enquadradas nas festividades do São Paio da Torreira, no início do século XX.

Num artigo do *Jornal D'Estarreja*, publicado a 26 de agosto 1917, a autora encontra a seguinte referência:

Vão ser grandiosas este ano as festas de S. Paio da Torreira. Haverá ruidoso arraial com duas músicas, sendo a de Ovar e a de Espinho, procissão, fogos de artifício e iluminações. Haverá também regata de barcos à vela, sendo o primeiro prémio de 10\$000 réis (...)

Diamantino Dias, considerado por muitos como, o “pai das regatas de moliceiros” foi o responsável pela criação da regata que, mais tarde veio a conhecer o seu início na Torreira e final em Aveiro. Diamantino Dias (2021), que colaborou com a Comissão Municipal do Turismo de Aveiro desde os anos 50 até ao final da década de 90, recorda que no início dos anos 70, os concursos de painéis se tinham tornado “estáticos” e que seria necessário integrar o moliceiro em atividades dinâmicas. Para efeito propôs a criação das Festas da Ria, em que se realizasse, além do concurso de painéis, uma regata de moliceiros e mercantéis.

A primeira edição da regata teve início em S. Jacinto, junto ao cais da Pedra e terminou no Canal das Pirâmides. Este percurso permitia o acompanhamento da regata por água e por estrada, por fotógrafos e cineastas, cujos filmes e fotografias seriam importantes para promover o destino



Cartaz da Romaria de S. Paio da Torreira, 1936, onde se lê a referência a “corridas de (...) vela”

Moliceiro nas Festividades

A criação das regatas de moliceiros

Nessa edição, além das regatas de moliceiros à vela, realizaram-se corridas de moliceiros à vara e à sirga, no canal das Pirâmides, na cidade de Aveiro, para além de regatas de outros tipos de embarcações, que atraíam milhares de pessoas que acabavam por assistir ao desfile de todos os Moliceiros participantes no Concurso dos Painéis.

Dado o sucesso alcançado, nos anos seguintes, Diamantino Dias sugeriu que a largada se efetuasse na Torreira (Murtoza) – onde ainda havia, na época, “mais de uma centena e meia de barcos que se dedicavam à apanha do moliço”. O novo percurso, com início na Torreira e final em Aveiro, manteve o condão de permitir realizar fotos e filmes importantes para a promoção da Ria.

Todos os anos, a data das regatas da Festa da Ria era agendada, por Diamantino Dias, em função das marés, consultando para isso a *Tabela das Marés do Porto de Aveiro*, por forma que os barcos viessem com a *maré a descer* até São Jacinto, e com água *a subir* até Aveiro; dessa forma os barcos vinham sempre *a favor* da água.

A regata de moliceiros com início na Torreira e final em Aveiro é uma das três promovidas na região, sendo organizada pela Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro. Associado a si, continua a dinamização dos concursos de painéis de moliceiros.



Moliceiros no Canal das Pirâmides, Aveiro
© Roteiro Turístico de Aveiro, 1993

Moliceiro nas Festividades

Os concursos de painéis de moliceiros

Outro dos eventos realizados na região de Aveiro e que pretendem enaltecer o génio dos artistas locais que trabalham no barco moliceiro são os concursos de painéis. Atualmente, realizam-se dois concursos anuais, um no âmbito da regata da Ria de Aveiro Weekend, que decorre em julho, e outro no âmbito da regata do São Paio da Torreira, que decorre no mês de setembro.

Nestes concursos, é selecionado um júri composto por elementos da região, conhecedores desta tradição. O júri avalia a qualidade e a simbologia/humor associado, pontuando cada painel. As avaliações dos vários membros do júri são depois somadas para decidir os vencedores do concurso.

Os painéis de moliceiros são, por tradição, repintados com bastante frequência, também por estímulo dos concursos de painéis que decorrem todos os anos. José Rendeiro (2021) refere que todos os anos pinta o seu barco, contudo há outros proprietários que só pintam de dois em dois anos.

Contudo, consegue-se compreender que existe sempre uma certa atualidade dos painéis, fruto da constante atualização da qual estes são alvo. Esta frequência, também estimulada pelos concursos de painéis, permitiram ao barco moliceiro enaltecer pessoas, feitos, momentos históricos (nacionais e regionais) que foram acontecendo ao longo das décadas, reforçando, uma vez mais, a mensagem muito mencionada na região de que os painéis dos moliceiros seriam autênticos “jornais da ria”.



Painel vencedor do concurso de painéis do São Paio da Torreira, 2019 – Barco Moliceiro “O Presidente”
© Adriano Miranda, 2019

Moliceiro nas Festividades

A criação dos concursos de painéis

Os concursos de painéis decorrem na região desde o ano de 1954, momento em que começam a ser promovidos pela Comissão Municipal de Turismo de Aveiro. Numa ata datada de 9 de novembro 1953, consultada por Ana Maria Lopes (1997), verifica-se a seguinte transcrição:

Por proposta do vogal Sr. Capitão de Fragata Carlos Ferreira Pinto Basto Carreira, foi resolvida instituir um prémio pecuniário para um concurso de barcos moliceiros organizado com o intuito de estimular os proprietários dos barcos a conservar o costume de apresentar as proas e as popas com os respetivos painéis policromados

Uma outra ata de 5 de abril 1954, mencionada por Clara Sarmento (2008), apresenta o resultado desse primeiro concurso:

Como já se tinha comunicado realizou-se o "Concurso de Barcos Moliceiros" cujos prémios foram atribuídos, por unanimidade, aos três primeiros que se apresentaram com as prôas mais sugestivas, e que foram classificados pela ordem seguinte: 1º prémio, Esc: 500\$00, foi atribuído ao "moliceiro", com as respectivas alfaías, inscrito sob o número 2, pertencente a Mestre Joaquim Raimundo, da Murtosa, que foi feito de propósito para este certame, com as legendas seguintes: Na prôa: - "Espera-me no campo", e ainda um militar e Mocidade Portuguesa. Na ré: "Vendes o meu peixinho" e "Só quero tua rosa" (...).



Concurso de Painéis em 1956
 © Rodoviária – Transportes e Turismo, 1956

Moliceiro nas Festividades

A evolução dos concursos de painéis

Ana Maria Lopes, (1997) realça que o número de barcos moliceiros a participar nesses concursos oscilava entre os 16 e os 25, contudo em 1964 a autora reporta a presença de 60 embarcações que *viajaram* até Aveiro para *verem* os seus painéis avaliados.

Ao longo dos anos o valor dos prémios foram sendo atualizados e aumentados para manter a atratividade para captar os participantes. Em 1954, ano do primeiro concurso, foram premiados o 1º lugar (Esc: 500\$00), o 2º lugar (Esc: 300\$00) e o 3º lugar (Escudos 200\$00). Em 1972 os valores já eram consideravelmente superiores e já eram premiados os painéis até ao 5º lugar, considerando ainda um prémio de participação (primeiro, 3.000\$00; segundo, 2.500\$00; terceiro, 2.000\$00; quarto, 1.500\$00; quinto, 1.000\$00 e alinhamento, 150\$00).

Atualmente, mantêm-se a entrega dos prémios até ao 5º lugar, sendo os valores distribuídos da seguinte forma: primeiro, 200€; segundo, 150€; terceiro, 125€; quarto, 100€; quinto, 75€, acrescidos da participação, 200€.

Na regata do São Paio da Torreira de 2021, apresentaram-se 11 barcos tradicionais ao concurso de painéis e à regata de moliceiros.



Concurso de painéis regata da Ria de Aveiro Weekend 2021
© Diogo Moreira *Studio*, 2021

9. Glossário

Termos e expressões utilizadas na região, relacionadas com o barco moliceiro, a sua construção e utilização. Estes elementos resultam das investigações publicadas por Diamantino Dias (1971) e Senos da Fonseca (2011).

Glossário

A

A

Aboiado- Algas que andam à tona da água.

Águas- Espreado do mar depois de passada a rebentação.

Alar - Recolher a rede.

Alça — Ferro em forma de S alongado, que fixa a ostaga à draga.

Alça da empena - *Mãozinha* onde laça o cabo da empena.

Alça da focinheira- *Mãozinha* que entre na verga.

Alheta- Parte curva do costado, dum e de outro lado da roda de popa.

Amanhação — Reparação do barco.

Amura — Cabo que fixa a vela à calcadeira.

Ancinhos de apanhar — Compõem-se dum cabo de eucalipto de, aproximadamente, 2 m. de comprimento e dum pente com 12 a 14 dentes. São utilizados para mariscar, colher o arrolado e na apanha do moliço, nas marinhas de sal.

Ancinhos de arrasto — Compõem-se dum cabo de eucalipto, de 4 a 6 m. de comprimento e dum pente de carvalho com o comprimento de 1,50 m., por 0,08 m. de altura ao centro e 0,05 m. nas extremidades, provido de 64 dentes de 0,10 a 0,12 m., afastados entre si, nas pontas, 0,02 m. Duas alças de ferro, com dentes mais curtos,

reforçam-no no seu ponto central. Estes ancinhos são fixados, obliquamente, em ambos os bordos do barco, em número não inferior a 2 nem superior a 4, e, arrastando pelo fundo da ria, arrancam o moliço.

Andar à rola — Ser impelido pela corrente e pelo vento, sem usar os meios de governo do barco. Por extensão, diz-se de qualquer objecto a boiar, abandonado, na corrente.

Andar à sirga — Utilizar a sirga como meio de propulsão.

Andar à vara — Utilizar as varas como meio de propulsão.

Andar à vela — Utilizar a vela como meio de propulsão.

Antepara de proa – Limite da parte coberta da proa.

Antepara de ré - Limite da coberta de ré.

Apanha do moliço - Colheita e transporte do moliço.

Argolão — Argola em ferro, situada na cobertura do castelo da proa, que serve para fixar o pau das tira-viras e o mastaréu e, também, para calcar o traquete.

Arrolado — Moliço que se escapa dos ancinhos de arrasto ou se desprende do fundo e fica a boiar ou vai dar às praias, impelido pela corrente e pelo vento.

Glossário

B

B

Barcada de moliço— Carregamento dum barco, que orça pelas 5 toneladas.

Barco de carreto- Embarcação de transporte de mercadorias.

Barco de xávega- Embarcação destinada ao lançamento da arte com o mesmo nome.

Barlavento- Amura de onde sopra o vento.

Barrote- Conjunto de traves interiores que sustenta a coberta da proa. Também designado arcos.

Barrote da proa— (Veja-se batente da proa).

Bateira- Embarcação ligeira lagunar, movida a remos ou à vela, de fundo chato, abicada nas duas extremidades.

Bateira de mar- Bateira interior levada para a borda do mar.

Bateirão – Bateira que superava os 8 a 9 m.

Batel- Pequena embarcação que seguia a reboque, pronta para rebocar ou ajudar na manobra.

Batente da proa— Vertente do castelo da proa. (O mesmo que barrote da proa).

Bica — Peça recurvada, talvez inspirada no bico de certos palmípedes, e que constitui o

ponto mais elevado da proa e da ré do moliceiro. A da proa é articulada por meio de uma dobradiça, que lhe permite reduzir a altura, quando o barco tem de passar sob uma ponte baixa.

Bica da popa- Prolongamento da roda da popa. Também conhecida na gíria por bica de ré.

Bica da proa- Prolongamento da roda da proa.

Boca – largura máxima da embarcação

Boca da caverna- Distâncias entre braços da caverna.

Boçarda- Cada uma das tiras de ferro que abraça, reforçando e ligando, o fundo ao costado, no barco do mar.

Bolear — Bolinar.

Bolina- Navegação à vela com ventos de proa.

Bolinão — Cabo com uma das extremidades fixa à parte superior da vela, por 6 cordéis, denominados pernas do bolinão, e com a outra ponta presa ao moitão da bica. Serve para orientar o barco, de modo a ganhar barlavento.

Bombordo – Lado esquerdo do barco, olhando da popa para a proa.

Glossário

B / C

Borda- O mesmo que bordo

Borda falsa- Falca fixa.

Bordo – O mesmo que borda.

Braço da caverna- Pela de madeira curva que completa a caverna.

Bueiras— Orifícios que atravessam as cavernas, a fim de dar passagem à água, facilitando, assim, o escoamento do barco. Alguns moliceiros têm 3 bueiras, em cada caverna: uma central e 2 laterais; outros só têm a do meio. Também algumas destas embarcações têm todas as cavernas com bueiras, enquanto outras só as têm, nas 6 primeiras da proa, nas 2 situadas debaixo do traste e nas 2 últimas da ré.

C

Cabeça da toste- Parte reforçada da toste onde passa o cabo que a ajusta ao mastro.

Cabeço- Peça para dar volta aos cabos de amarração.

Cabeço do leme – Parte superior, mais alta e estreita do leme, onde entra a cana de manobra.

Cabedelo- Restinga de areia junto à barra.

Caçadeira – a mais vulgar e abundante das bateiras lagunares, de duas bicas e fundo chato, que se dedica à pesca lagunar.

Caçarete- Uma das partes da manga, nas artes de arrasto.

Cachola— Orifício situado na extremidade superior do mastro, por onde passa a ostaga.

Cachola do leme- Parte do leme atravessada pelo xarolo.

Cadaste- Peça de fecho da popa onde estão inseridas as fêmeas e nas quais vão entrar os espigões do leme (machos).

Cágado- Juntamente com tarma, a meio do remo, constituem os seus reforços. Cágado é a parte que entra no escalamão.

Cagarete— Pequeno compartimento situado por detrás da entremesa, na parte mais estreita e elevada da ré, onde se deposita o sal, o peixe ou a carne salgada, para consumo de bordo.

Caimento- Diferença de calado entre a proa e a popa.

Calado - 1. Altura de água necessária para a embarcação navegar. 2. Calado- Também se diz do ancinho trilhado ou fixado na borda do moliceiro.

Glossário

C / D

Calão - Peça de madeira que fixa a manga ao cabo de alar.

Calcadeira — Argola em ferro, fixa na coxia, por onde passa a amura. Serve para calcar a vela.

Calçador - Sistema de desdobramento em talha de três gornes, que permite dar tensão à testa da vela.

Calcar - Tensionar a testa da vela.

Calle- Canal da ria, canaleta. Escrevia-se inicialmente Calle e depois Cale (Cale da Vila).

Camarada — Tratamento usual entre os moliceiros.

Cambadela- Acontece, quando, descontroladamente, a vela passa de uma para a outra amura.

Cambadouro- Cabo que vem da cachola do mastro fixar-se à draga, destinado a apoiar o mastro nas cambadelas.

Cana do leme- Barra, com um dos extremos entalhado, que entra na cachola do leme, servindo para a manobra da embarcação.

Carenagem- Viragem da embarcação na praia para aceder ao seu fundo.

Carreira — Canal navegável.

Castelo da proa – parte coberta da proa. O mesmo que coberta da proa.

Caverna – cada uma das peças curvas de madeira, em L deitado, que assenta sobre o fundo chato. Com o braço da caverna forma-se o esqueleto da embarcação.

Cavername- Esqueleto da embarcação. Conjunto das cavernas.

Cavilha – taco de madeira tronco-cónico, cavado pelo mestre. Serve para fixar o tabuado às cavernas.

Chança — Recorte de simples efeito decorativo, situado a meia altura da linha de contorno exterior do leme.

Charolo- Variante ortográfica de xarolo.

Chata- Embarcação de fundo chato, fusiforme, reforçado por travessas, e costado muito baixo. Típica da pateira de Fermentelos. Também é conhecida por lancha, patacha ou até bateira.

Cheleiras — Duas prateleiras, situadas a meia altura da câmara do castelo da proa, onde se guardam os mantimentos e os utensílios domésticos.

Chinchorro- 1. Arte de arrasto para terra constituída por saco e duas mangas utilizada, atualmente, na bateira de bicas ou chinchá; numa primeira investida, foi utilizada também na ílhava. 2. Chinchorro- Embarcação que tomou o nome da arte utilizada.

Glossário

C / D

Cinta – viga de madeira fixada exteriormente na parte superior do costado.

Cinto- Faixa presa à cintura do pessoal de terra, ligada por chicote aos cabos de alar, com que se puxavam as redes.

Claro- Uma das partes da manga, nas artes de arrastar.

Coadá- Parte final do saco das artes de arrastar, de malha muito apertada.

Coberta da proa- O mesmo que castelo da proa.

Coícia - Peça situada junto ao casco, debaixo do buraco do traste, onde se encaixa a extremidade inferior do mastro. Também designado por coucia, côcia ou coxia.

Contravento - Fazer avançar a embarcação na direção do vento.

Corda da baluma- Cabo fininho que desliza na baluma ao longo das moscas, para manter o pano esticado, conforme o que ele encolhe com a água.

Cordas do imbergue- Dois atilhos que atam a vela à empena da verga.

Corda de diente- Cabo fino do lado do mastro, que vai da calcadeira à focinheira.

Costado- Parte lateral de um e outro lado da embarcação, do casco da embarcação.

Costaneira volante — Última tábuá do paneiro, desligada deste, com o fim de facilitar

o seu levantamento.

Crista da proa- O ponto da proa que mais aponta para o céu, no barco do mar.

Crista da ré- O mesmo que bica da popa.

Cutelos - Nesgas da vela, junto ao mastro, que a abrem mais.

D

Descanso da muleta- Cunha, na roda de popa, onde se apoia a muleta.

Descochiado- Diz-se do mastro, quando é retirado da coícia.

Deslocação- Capacidade em carga embarcada.

Dormente real- Peça de reforço interior do casco, por baixo da sicorda.

Dormente pequeno- Forro inferior.

Draga – Viga de madeira fixada interiormente, na parte superior do costado.

Glossário

E

E

Embarcadouro - Zona reforçada do bordo de ré, na alheta, por onde roçam os cabos de alar e a arte, quando esta é posta ao mar.

Empena- Parte superior da vela, que leva os envergues.

Empinar- Erguer, levantar.

Encabritar- O mesmo que empinar.

Encalas — Aberturas situadas entre o bordo e a draga, onde se adaptam as falcas, as tamancas e as forcadas.

Encinhada— Porção de moliço colhido por um ancinho.

Engaços— Ancinhos de ferro, com cabo de madeira, munidos de 3 dentes, utilizados na descarga do moliço.

Enora- Passagem no traste para o mastro.

Ensacar a vela- Folgar a vela para permitir que ela forme saco, nas popas e ou largos.

Entremesa de ré— Tampa móvel, com fechadura, que cobre o castelo da ré e constitui uma espécie de degrau alteado, que serve de assento ao arrais. No espaço coberto por esta tampa, guarda-se o barril da água, as forcadas e as tamancas.

Envergues — Cordéis que prendem a vela à verga.

Enviada- Designação genérica, dada às embarcações construídas na Laguna e levadas, por mar, para Lisboa.

Enxalavar- Carro de bois de duas rodas de madeira muito largas, utilizado para o transporte do peixe da beira-mar, para os armazéns da salga na beira-ria.

Escoa - Barra de madeira colocada sobre as cavernas, (e) onde encostavam os paneiros do fundo.

Escoadoiro ou escoadouro — Utensílio semelhante a uma pá, com as dimensões usuais de 0,40 m. de largura por 0,45 m. de comprimento e 0,80 m. na altura dos lados, munido dum cabo, que forma manípulo. Serve para escoar a água, que se deposita nos vãos das cavernas. (O mesmo que vertedoiro).

Escopeiro - Utensílio constituído por um cabo de madeira, tendo uma das extremidades envolvida num pedaço de pele de carneiro, fixada com pregos. Serve para embrear o barco.

Escota- Cabo fixado à parte inferior da vela e que serve para dar mais ou menos pano à embarcação, regulando, assim, a sua velocidade.

Escoteiras- Extremidades das dragas, à ré, onde se prende a escota.

Glossário

E / F

Escota- Cabo fixado à parte inferior da vela e que serve para dar mais ou menos pano à embarcação, regulando, assim, a sua velocidade.

Escoteiras- Extremidades das dragas, à ré, onde se prende a escota.

Escotilha- Em geral, acesso a espaços (paióis) onde se guardam diversos materiais de manobra.

Esguicha- Embarcação algo semelhante à ílhava, sem cobertura, com falca postiça. Já extinta, era construída na região de Aveiro e foi usada na Trafaria para o lançamento da arte de arrastar para terra, denominada chinchorro. Na Trafaria a arte era também designada por, esguicha.

Estai- Vela triangular avante do mastro.

Esteira- Parte inferior da vela.

Estibordo - Lado direito do barco, olhando da popa para a proa. Também designado pela sigla E.B.

F

Falcas — Pranchas que se ligam, entre si, por justaposição e que se colocam no bordo do barco, para lhe aumentar o ponta!. Cada embarcação tem 4 falcas e 2 falquins, que

se adaptam, nas encalas, à razão de 2 falcas e um falquim por cada bordo, desde a vertente do castelo da proa até à antepenúltima caverna da ré. (Presentemente, nalguns barcos, estes limites são ultrapassados). Justapostas, estas peças acusam uma altura de 0,40 m., a partir da primeira falca, altura que decresce, até 0,25 m., na extremidade do falquim. O comprimento da falca da ré é de 4,30 m., o do da proa é de 3,05 m. e o do falquim é de 1,15 m. Quando o carregamento do barco é composto de moliço de arrasto, não se utilizam as falcas, porque o próprio moliço impede a entrada da água.

Falquins — Falcas pequenas. (Veja-se falcas).

Falsa quilha- Prancha que, exteriormente, no fundo, dá continuidade à roda de proa.

Fatico- Roupas de trabalho.

Focinheira- Parte da vela, no canto superior esquerdo, com alça que fixa à frente, na verga.

Folheamento- O mesmo que foliamento.

Foliamentos – Tábuas, à proa e à popa, acima da tábua de verdegar

Foliar- Aplicar os foliamentos.

Glossário

F / G

Forcada— Pau em forma de Y, que se apoia sobre o cagarete e se fixa, com um cabo, à bica da ré servindo de apoio ao mastro, quando arreado.

Forcadas— Peças de madeira, com a altura aproximada de 0,55 m., que se encaixam nas encalas, numa posição vertical. Servindo de apoio ao cabo dos ancinhos, conjugam as suas funções com as das tamancas, para manter os ancinhos de arrasto numa posição oblíqua.

Forcado- Peça de madeira em forma de Y, que pousa no cagarete, para descanso do mastro quando descochado.

Forcado biqueiro- O último forcado do ré.

Forcado da proa- O primeiro forcado da proa.

Forra da focinheira- Reforço do canto superior esquerdo da vela.

Forra do calcador- Reforço na testa da vela, junto ao mastro, onde são inseridas as abraçadeiras, atilhos que aconchegam a vela ao mastro.

Fura-bueiras— Arame utilizado para limpar as bueiras.

G

Gadanhão— Ancinho com um pente de 32 dentes. A partir de 1915, este foi considerado nocivo para a Ria, sendo a sua utilização proibida.

Gaiola — Pequena gaveta, fechada, à entrada da cheleira, onde se guardavam documentos, dinheiro e algum objeto de valor.

Galpão- Tosco barracão para trabalho de artesão.

Golfiões — Duas peças de madeira, com as dimensões médias de 0,22 m. de altura por 0,80 m. de largo e 0,06 m de espessura, colocadas sobre a cobertura do castelo da proa. Servem para amarração da sirga, descanso dos ancinhos, das varas, do ferro ou para a fixação do respectivo cabo, quando fundeado o barco. (O mesmo que mãozinhas).

Gualdropes- Cabos ou correntes que saíam da cana do leme e permitiam fixar o seu governo.

Guenda - Inclinação da verga.

Gurutil - Nome correspondente à verga, em marinharia.

Glossário

I / L / M

I

Içar - Levantar a vela.

Imbergues (envergues) - Pequenos atilhos que, superiormente, atam a vela à verga. São em número variável, embora nas costuras das teadas exista sempre um. Entre costuras, oscilam entre dois e três.

L

Laboiros — Pequenos montes de moliço juntos com os ancinhos de apanhar, nas praias e nas marinhas de sal.

Ladra — (Veja-se matola).

Lambaz— Compõe-se dum cabo de madeira, com o comprimento médio de 1,50 m., tendo, numa das extremidades, sobrepostos e pregados, vários pedaços de trapo. Serve para a lavagem do barco.

Leme - Peça de governo da embarcação.

M

Maçãzinha da proa- O mesmo que crista da proa.

Machos- Espigões de ferro que entram em argolas, as fêmeas, fixadas na roda de popa.

Malhadas — Terrenos ligeiramente inclinados, situados à beira-ria, onde se descarrega o moliço para lhe ser extraída a percentagem de água, que constitui uma sobrecarga inútil.

Mão da barca- Cabo que liga ao segundo calão e é trazido até ser entregue em terra.

Mãozinhas— (Veja-se golfiões).

Manga- 1. Largura máxima da embarcação. O mesmo que boca. 2. Manga- Cada uma das partes laterais, na arte de arrastar que conduzem ao saco.

Maré de moliço— Percursos de arrasto necessários para completar o carregamento do barco. Quantidade de moliço colhido durante uma maré ou durante um dia de trabalho.

Mariscar— Colher o moliço do fundo com os ancinhos de apanhar, estando o barco parado.

Mastro- Vara de madeira, que sustenta a verga, donde pendem as velas.

Glossário

M

Matola— Barco moliceiro mais pequeno, com, aproximadamente, 10 m. de comprimento. Tem os bordos mais altos do que o moliceiro tradicional, para compensar, no que respeita a capacidade de carga, o que lhe falta em comprimento. Não tem painéis decorativos, sendo o casco totalmente embreado a pez negro. Pequeno barco de 3 m. de comprimento, manejado à vara, que, antigamente, era utilizado para o carregamento do moliço colhido em locais onde não podia chegar o moliceiro, como, por exemplo, nas praias ou sítios de pouca profundidade. Estes pequenos barcos também eram conhecidos pela designação de ladras.

Meia-lua- Nome dado, genericamente, ao barco da arte de xávega.

Meia-nau - Região média longitudinal da embarcação.

Mercantel – A mais possante embarcação lagunar, também de fundo chato e diversos fins. Quando destinadas à carga do sal, toma nome de saleiro

Mercantela- Designa uma embarcação de linhas idênticas ao mercantel, de dimensões mais reduzidas.

Mercantil- O mesmo que mercantel, na primeira acepção.

Moirão— Vara de 4 a 6 m. de comprimento, que se fixa no fundo da ria e serve para atracação do barco.

Moitão da bica— Roldana, onde se fixa o bolinão.

Molde – Cada uma das formas auxiliares que usa o construtor de embarcações, juntamente com o pau de pontos

Molde de popa- Molde que determina a forma da bica da popa.

Moliceiro— Nome do barco e do próprio tripulante.

Moliço— Vegetação submersa da Ria de Aveiro, sem distinção de espécies, que a seguir se discriminam: Carqueja, Carrapeto, Cirgo, Corga, Erva, Erva de Arganel, Estrume novo, Fita, Folha, Folhada, Limo, Mormassa, Mormo, Musgo, Papeira, Pinheira, Pojos, Rabos, Seba, Sirgo e Trapa.

Moscas— Fios que fixam a mura à vela.

Motas— Parapeitos de descarga do moliço, de reduzidas dimensões. Valas de água arrendadas pelos moliceiros, para a apanha do moliço.

Mugeira- Arte de arrastar também com mangas e saco. Usou-se na costa, nas cales mais profundas da ria e, atualmente, caiu em desuso.

Mura— Cabo que debrua a parte superior e inferior da vela.

Glossário

O / P

O

Orçar- Levar a embarcação mais para a linha do vento.

Orelha — Peça de madeira, situada por estibordo, junto à cinta, atrás do painel da proa. Por cima desta peça e fixada na cinta, há uma pequena corrente de, aproximadamente, 0,30 m., que termina por um gancho adaptável a uma argola, situada a 0,20 m. Este conjunto, orelha e corrente, tem a dupla serventia de prender o barco ao moirão e evitar que este danifique o costado, pelo atrito resultante da agitação das águas.

Ostaga - Cabo fixado à verga, que serve para içar a vela.

P

Pá da tosta- O mesmo que toste e pá de borda.

Pá de borda — Prancha de pinho, com o comprimento de 2,30 m., variando: na largura: 0,70 m., 0,80 m. ou 1 m. Serve de quilha, quando o barco bolina, e coloca-se no bordo, por sotavento, meia mergulhada na água e segura por cabos que, a partir de ambos os orifícios abertos na sua extremidade superior, vão enlaçar-se na parte inferior do mastro. Cada embarcação possui 3 pás, que dão, também, serventia de prancha; com este fim, um dos lados é aparelhado com breu pulverizado de serradura, para lhe dar uma melhor aderência. (O mesmo que toste).

Padiola— Espécie de escada, que se compõe de 2 varas paralelas, sensivelmente fusiformes, com o comprimento aproximado de 2 m. e ligadas, entre si, por 6 ou 8 travessas de 0,50 a 0,60 m., também fusiformes colocadas a espaços iguais de, aproximadamente, 0,15 m. É transportada por dois homens e serve para a descarga do moliço. Quase sempre acompanha a embarcação, dependurada na proa, por bombordo.

Painas — Dois estrados iguais, que cobrem o vão entre as duas primeiras cavernas de água, ajustadas no sentido do comprimento. Têm a função de lareira.

Painel de popa- Parte costado, a ré no “moliceiro”.

Painel de proa- Parte do costado, à proa, no barco do mar, que é decorada.

PaioI- Compartimento no castelo de proa onde se guardavam mantimentos, velas, cabos de manobra e outros.

Paneiro — Estrado situado à ré, sob o lugar do arrais. A última tábuia, costaneira volante, é desligada, com o propósito de facilitar o levantamento do paneiro.

Papo da proa- Distância entre a vertical da maçãzinha e o ponto mais a vante da tábuia da quilha, exteriormente.

Passage- O mesmo que passagem.

Glossário

P

Pau das tiras-viras— Pau cilíndrico, que se coloca encostado ao barrote da proa, fixado ao argolão por uma corda e que tem, na parte superior, uma ranhura circular, por onde passa a tira-vira.

Pau da toste- Pau que se fixa no lugar do pau do mastaréu, junto ao castelo da proa. Também serve de ponto de passagem à sirga ou para aguentar a toste, no acto de mariscar.

Pau de pontos— Vara quadrangular, com 1,50 m. de comprimento, que tem marcadas, por incisão, as medidas que orientam o Mestre na construção de todos os barcos. Constitui uma rudimentar régua de cálculo e tem por imediato auxiliar um cordel vulgar — e nada mais.

Paus de aresta- Pranchas laterais, salientes no fundo, que melhoravam o desempenho nas bolinas e facilitavam o equilíbrio da embarcação no encalhe.

Pé- Base ou parte inferior do mastro, normalmente, quadrangular.

Pernas da falca- Pés, através dos quais as falcas enfiam, nas encalas.

Pernas do bolinão— Seis cordéis que unem o bolinão à vela.

Pião- Viragem da embarcação sobre si própria.

Pinaça- Embarcação de quilha, de vela e mastro, de popa carregada, armada com três (ou dois) mastros.

Pintalhas — Canas ou ramos de árvore, espetados no fundo da ria, que servem de balizas de sinalização.

Pique — Ponto mais alto e estreito da câmara do castelo da proa, que tem a singular serventia de arrecadar o pão, a vela do barco e cabos.

Poas- Conjunto de cabos (5) costurados na testa, que compõem o bolinão, o primeiro na focinheira, formando vários ângulos. Permite puxar a testa a vante.

Podoa— Utensílio de bordo que serve para partir lenha e aguçar os dentes dos ancinhos.

Pontal – altura medida do fundo à borda da embarcação

Popada - Navegação com vento na direção popó-proa.

Por baixo/cima do vento— Por sotavento/barlavento.

Porta do leme- Parte maior e mais larga do leme.

Portinhola— Pequena gaveta, situada logo à entrada da cheleira de estibordo, fechada à chave, para arrecadação dos documentos de bordo e algum outro objecto de valor. (O mesmo que gaiola).

Proa- Parte anterior da embarcação.

Prumo- Tralha inferior da rede.

Punho da escota- Canto inferior direito da vela.

Glossário

R / S

R

Rapão— Quando o pente dos ancinhos de arrasto se parte pelo meio, aproveitam-se essas metades, aplicam-se-lhes cabos de cerca de 2 m. de comprimento e formam-se estes ancinhos, geralmente empregados para apanhar o moliço, a pé, nos cabeços que a baixa-mar deixa a descoberto.

Rapucho— Ponteiro em ferro, com cerca de 0,20 m. de comprimento, que serve para tirar os dentes partidos dos ancinhos.

Regalo- Uma das partes da manga, nas artes de arrastar.

Retranca- Peça que enverga a esteira da vela latina e roda no mastro.

Rizar- Encurtar a área do plano, adaptando-o a um refrescamento súbito do vento.

Rizes — Ilhós abertos nas costuras da vela, por onde passam cordéis, com o mesmo nome, que servem para reduzir a superfície do pano.

Rizos- O mesmo que rizes.

Roda da popa – Peça curva, que, prolongando a tábua da quilha, forma a popa do barco.

Roda da proa – Peça curva, que, prolongando a tábua da quilha, forma a proa do barco.

Rodapé- Legenda, frase sob o desenho, nos painéis do barco moliceiro.

Rodo- Curvatura, ao cortar o pano, na esteira e na valuma.

Roldana- Rasgo retangular na cachola do mastro.

S

Saleiro- Nome por que é conhecido o mercantel, quando transporta sal.

Salineiro- O mesmo que saleiro.

Sangrar- Retirar a resina ao pinheiro.

Sigla – marca que identifica o construtor, pintada na parte superior do leme

Sirga — Cabo que serve para puxar o barco, quando este navega contra a corrente ou contra o vento, junto às margens. (O mesmo que tira-vira, quando utilizada com as funções desta).

Sobrequilha- Peça de reforço interior, colocada sobre as cavernas, longitudinalmente que estruturava a embarcação, não permitindo que esta alquebrasse.

Sotavento- Parte pata onde sopra o vento.

Glossário

T

I

Tábua da quilha – Primeira tábua a assentar, no fundo.

Tábua de arestas – Cada uma das tábuas de fechar o costado, fora a fora. Também chamada tábua de encobedear.

Tábua de fechar o costado- Tábua inferior do costado, de fora a fora. Também chamada de tábua de encobedear.

Tábua de fecho do fundo- Cada uma das tábuas que ladeiam a tábua da quilha.

Tábua de verdegar – tábua superior do costado, de fora a fora

Tabuado- Conjunto de tábuas que compõem o fundo e costado da embarcação.

Talão de proa- Distância entre o forçado da proa e a roda da proa.

Talão de ré- Distância entre o forçado de popa e a roda de popa.

Tamancas— Peças de madeira, com o comprimento aproximado de 0,4 m., que se encaixam, nas encalas, numa posição horizontal. Servindo de contracunha, conjugam as suas funções com as das forçadas, para manter os ancinhos de arrasto numa posição oblíqua.

Teada- Cada uma das tiras usadas na feitura da vela, com cerca de 0,60 m de largura.

Tensionar- Ajustar a vela.

Testa- Parte dianteira da vela.

Tira-vira— Modalidade de condução e nome do cabo empregado para tal fim. Prende-se a tira-vira numa das extremidades do xarolo, faz-se passar, seguidamente, pela ranhura do pau das tira-viras e amarra-se, por fim, na outra extremidade do xarolo. Daqui, resulta que ambos os tripulantes podem, ao mesmo tempo, trabalhar com as varas e governar o barco de qualquer ponto onde se encontrem. Este cabo e modalidade de condução também são designados par siga.

Toste — (Veja-se pá de borda).

Tralha- Designação genérica dada ao cabo onde ata a rede.

Traquete— Vela pequena usada, eventualmente, à proa, içada no mastaréu.

Traste — Prancha fixada às dragas, por cima da coxia, com um orifício central, por onde passa o mastro. É articulada longitudinalmente por dobradiças, para facilitar o arrear do mastro.

Trilha-pés- O mesmo que recoveira.

Troça— Cabo que fixa a vela ao mastro, na parte superior.

Glossário

V / X

V

Valuma- Parte traseira da vela.

Vão- Espaço entre cavernas.

Varão — Ferro em que se prende a escota e é fixado, interiormente, por estibordo da ré; este varão arma na respectiva fêmea, colocada por bombordo, em local correspondente. Fora das ocasiões de serventia e com o fim de facilitar a passagem dos tripulantes, arma, então, na fêmea de descanso, situada a estibordo.

Varas— Varas de pinho de 4 a 6 m. de comprimento, que servem como meio de propulsão do barco.

Vela cambada— Vela colocada por bombordo, ao contrário do que é usual.

Verga — Vara de eucalipto, com o comprimento de 4 m., onde se prende a vela com os envergues. (O mesmo que envergue).

Vertedoiro ou vertedouro— (Veja-se escoadoiro).

Vertente da proa- O mesmo que barrote da proa.

X

Xarolo – Vara que atravessa a parte superior da cabeça do leme, de cujas extremidades partem os cabos de comando da embarcação.

10. Bibliografia

Bibliografia

ALMEIDA, Arménio (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 22 de novembro 2021, Estarreja.

ALMEIDA, Etelvina Resende (2018), *Construção Naval Tradicional no município de Estarreja -Que futuro?, In Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja nº 12*, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.

ALMEIDA, Etelvina Resende (2020) *A embarcação tradicional como artefacto e o homem como artesão: o mestre construtor naval da Ria de Aveiro, In Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja nº 14*, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.

ALMEIDA, Etelvina Resende (2021), investigadora, entrevista concedida à equipa de investigação, a 24 de novembro 2021, Aveiro.

ALMEIDA, Etelvina Resende (2021), *José de Oliveira, o Homem e a Obra: o Pintor da Dia, In Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja nº 15*, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.

AMADOR, Felisberto (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 22 de novembro 2021, Estarreja.

BRANDÃO, Raul (1923), *Os Pescadores*, Mem Martins, Publicações Europa-América.

BRY, Michael (2007), *Moliceiro: registo de um passado recente*, Porto, Fólio.

CASTRO, Domingo José de (1943-1945), *Estudos Etnográficos – Aveiro*, Tomo I – *Moliceiros*, Tomo II – *Pescadores*, Tomo III – *Lavradores*, Tomo IV – *Marnotos e Embarcações Fluviais*, Tomo V (1ª parte) – *Indústrias Populares, Feiras e Mercados*, Tomo V (2ª parte) – *Feiras e Mercados*, Porto, Instituto para a Alta Cultura, Centro de Estudos de Arte e Museologia.

Bibliografia

CHAVES, Luís (1945), *A Decoração dos Nossos Barcos (Notas de Etnografia)*, Brotéria, vol. XLI.

CHAVES, Luís (1958), *Os transportes populares em Portugal: carros e barcos*, Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho, Lisboa.

CHAVES, Luís (1968), *Maré Viva de Sugestões: Uma sugestão de Arte Popular*. Aveiro. Coimbra editora.

CHAVES, Maria Adelaide Godinho Arala (2012), *Da ria e da terra: A cale de Ovar*, Porto, Edições Afrontamento.

CIRNE, José Gurgo e (2012), *Memórias do quotidiano: Os painéis dos moliceiros*, Coimbra, Universidade de Coimbra, Dissertação de mestrado.

DIAS, Diamantino (1971), *Moliceiros*, Aveiro, Comissão Municipal de Turismo de Aveiro.

DIAS, Diamantino (2021), investigador, entrevista concedida à equipa de investigação, a 24 de novembro 2021, Aveiro.

ESTEVES, António (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 22 de novembro 2021, Estarreja.

FIGUEIREDO, Sérgio Paulo Silva (2014), *Burro de carga*, Estarreja, Câmara Municipal Estarreja.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1958), *A Arte da Construção no Estudo das Tradições Navais*, Studium Generale, vol. V, 1958, pp. 203-15.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1961) *Rumo: Palavra-Chave da Arte da Construção Naval*, Revista de Guimarães, vol. LXXI.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1975), *Comentários técnicos da tese do moçarabismo náutico*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1982), *Navegação à Vela: Barcos à Vela dos Rios Portugueses*, Anais do Clube Militar Naval, vol. CXII.

Bibliografia

FONSECA, Senos da (2011), *Embarcações que tiveram berço na laguna: arquitectura naval lagunar*, Porto, Papiro Editora.

FONSECA, Senos da (2015), *Embarcações lagunares : bateiras & artes: arquitectura naval lagunar*, Aveiro, Papiro.

FONSECA, Senos da (2020), *ÍLHAVA – a bateira lagunar com que os "ilhos" fizeram história – volume 1*, Ílhavo, Coleção Farol.

FONSECA, Senos da (2020), *O Moliceiro – volume V*, Ílhavo, Senos da Fonseca Edições.

FONSECA, Senos da (2021), investigador, entrevista concedida à equipa de investigação, a 25 de novembro 2021, Ílhavo.

GUIMARÃES, Daniel Tércio Ramos (1983), *A Decoração do Moliceiro*, Boletim Municipal de Aveiro, nº 2.

GUIMARÃES, Daniel Tércio Ramos (1986), *Sinais flutuantes: um estudo de etnologia naval na Ria de Aveiro*, in Boletim municipal de Aveiro, nº 8, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.

LARANJEIRA, Eduardo Lamy (1989), *A Ria de Aveiro: Barcos e Artes de Pesca*, Aveiro, Portucel.

LEITÃO, António Nascimento (1944), *Aveiro e a sua Laguna: vistos através do mundo*, Lisboa, Sá da Costa.

LEITE, Andreia Vidal (2004), *Estaleiros e Embarcações: A Salvaguarda do Património*, Lisboa, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Dissertação de Mestrado.

LEMOS, Américo Vieira de (1933), *O moliço da Ria de Aveiro*. Coimbra, Separata da Revista da Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra, VOL III, nº4.

LEMOS, João (1996), *A Ria de Aveiro: Um Olhar de Resvés*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.

Bibliografia

LEMOS, João Pereira (2010), *O moliceiro sabichão*, Ameise Editora.

LOPES, Agostinho Simões (1968), *O problema do moliço na Ria de Aveiro*, in Aveiro e o seu distrito, nº 5, pp: 23-33.

LOPES, Ana Maria (1997), *Moliceiros: a memória da Ria*, Lisboa, Quetzal Editores.

LOPES, Ana Maria (2015), *Pintores de Embarcações Lagunares*, In *Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja nº 9*, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.

LOPES, Ana Maria (2021), investigador, entrevista concedida à equipa de investigação, a 25 de novembro 2021, Ílhavo.

LOPES, Ana Maria. 2016. *Rotas Lagunares* In *Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja nº 10*, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.

LUCCI, Luiz Filipe de Lencastre Schwalbach (1918). *Estudos geográficos: alterações litorais, a ria de Aveiro*, Lisboa, Tipografia do Anuário Comercial.

MADAHIL, António Gomes da Rocha (1947) *A exposição alusiva à ria de Aveiro projectada em 1896 pelo barão de Cadoro e pelo engenheiro Melo de Matos*, in *Arquivo do distrito de Aveiro*. Aveiro, Vol. XIII, pp: 245-266.

MAGALHÃES, Luiz de (1905), *Os Barcos da Ria de Aveiro*, Porto, Imprensa Portuguesa.

MONIZ, Egas (1950), *A nossa casa*, Lisboa, Paulino Ferreira, Filhos, Lda.

NOBRE, Augusto; AFREIXO, Jaime; MACEDO, José de (1915) *A ria de Aveiro: relatório do regulamento da ria de 28 de Dezembro de 1912*, Lisboa, Imprensa Nacional.

NUNES, António Ferreira (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 23 de novembro 2021, Murtosa.

Bibliografia

- OLIVEIRA, Américo; SILVA, Filomeno (2009), *Estarreja e Murtosa nas memórias paroquiais de 1758*, Estarreja, Fundação Solheiro Madureira.
- OLIVEIRA, Henrique (1967), *Relatório do Inquérito Linguístico realizado na Gafanha do Carmo*, Aveiro.
- OLIVEIRA, José Manuel (2019), *Memórias: 30 anos a pintar a Ria*, Murtosa, Câmara Municipal da Murtosa.
- OLIVEIRA, José Manuel (2021), pintor de moliceiros, entrevista concedida à equipa de investigação, a 29 de novembro 2021, Murtosa.
- OLIVIO, Tito (1998), *A lenda do moliceiro*, Faro: AJEA - Associação dos Jornalistas e Escritores do Algarve,
- PACHECO, Hélder (1980), *Pinturas dos barcos da ria: um elemento importante da personalidade cultural da região de Aveiro*, in *Patrimónios – boletim da ADERAV*, nº 2 (Maio/Junho), pp: 11-17.
- PEREIRA, Jorge Miguel (2013), *Pesca Tradicional na Laguna de Aveiro: Cais, Embarcações e Artes*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Relatório de Estágio.
- RENDEIRO, José Maria (2021), antigo moliceiro, entrevista concedida à equipa de investigação, a 18 de novembro 2021, Murtosa.
- RITO, José (2021), mestre construtor e antigo moliceiro, entrevista concedida à equipa de investigação, a 29 de novembro 2021, Murtosa.
- RIVALS, Claude (1988), *Peintures des moliceiros d'Aveiro (Portugal) : culture et arts populaires*. In: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 59, fascicule 2-3, Portugal. pp. 247-272.
- ROBAINA, M., MARTINS, F., FIGUEIREDO, E., & ALBUQUERQUE, H. (2011), *Nunca mais voltas ao Cais? Percepções sociais e políticas sobre os Cais da Ria de Aveiro*, In *Actas da Jornadas da Ria de Aveiro 2011*, 2-4 Mai.2011.

Bibliografia

SARMENTO, Clara (2000), *Quadros flutuantes: os moliceiros da Ria de Aveiro*, 2ª edição, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.

SARMENTO, Clara (2008), *Cultura popular portuguesa: práticas, discursos e representações*, Porto, Edições Afrontamento.

SILVA, António Marques (2007), *O barco moliceiro: construção e aparelho*, Lisboa, Museu de Marinha.

SILVA, António Marques da; LOPES, Ana Maria; GARRIDO, Álvaro (2011), *Bateiras da ria de Aveiro: memórias e modelos*, Ílhavo, Câmara Municipal de Ílhavo | Museu Marítimo de Ílhavo.

SILVA, Marco (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 29 de novembro 2021, Murtosa.

SILVA, Sérgio Paulo (2013), *Memórias da Construção Naval*, in *Terras de Antuã: História e Memória do Concelho de Estarreja nº7*, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.

SILVA, Sérgio Paulo (2014), *Espreita aqui*, Estarreja, Câmara Municipal Estarreja.

SOUTO, Alberto (1923). *Origens da ria de Aveiro*, Aveiro, Livraria João Vieira da Cunha Editora.

SUMARES, David (2013), *A Rede Natura 2000 na Ria de Aveiro – projetos, actores e narrativas*, Aveiro, Universidade de Aveiro, Tese de Doutoramento.

VILAR, Jaime (1983), *Barco moliceiro: que futuro?*, Murtosa, Jornal Gente da Ria.

VILAR, Jaime (1990), *nota introdutória in IV Semana Cultural do Moliceiro*, Estarreja, Câmara Municipal Estarreja.

VILAR, Jaime (1995), *Barco Moliceiro: que futuro?*, Murtosa, Câmara Municipal da Murtosa.



RESENHA HISTÓRICA

BARCO MOLICEIRO

A ARTE DE CARPINTARIA NAVAL DA REGIÃO DE AVEIRO



Cofinanciado por:

