



BARCO MOLICEIRO
ARTE DE CARPINTARIA
NAVAL DA REGIÃO
DE AVEIRO

Pedido de Inventariação de
**“Barco Moliceiro: Arte da Carpintaria Naval da
Região de Aveiro”**
no Inventário Nacional do Património Cultural
Imaterial – Anexo I



Cofinanciado por:





Anexo I

- I. Identificação – *página 3*
- II. Documentação – *página 43*
- III. Direitos associados – *página 48*
- IV. Património associado – *página 48*



I. IDENTIFICAÇÃO

- 1. DOMÍNIO:** Competências no âmbito de processos e técnicas tradicionais – De acordo com o Decreto-Lei nº 139/2009 de 15 de junho, Artigo 1º, nº 2, alínea e); com nova redação no Decreto-Lei nº 149/2015 de 4 de agosto, Artigo 1º, nº 3, alínea e)
- 2. CATEGORIA:** Atividades transformadoras / Manifestações artísticas e correlacionadas – Portaria nº 196/2010, de 9 de abril, Anexo III, Artº 2
- 3. DENOMINAÇÃO:** Barco Moliceiro: Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro
- 4. OUTRAS DENOMINAÇÕES:** Construção e Pintura de Moliceiros; Construção do Barco da Ria de Aveiro;
- 5. CONTEXTO TIPOLÓGICO:** O Barco Moliceiro é uma embarcação tradicional de madeira criada nos estaleiros navais da Região de Aveiro por volta do século XVIII, assumindo uma estrutura totalmente adaptada ao meio – a Ria de Aveiro - e à sua finalidade inicial – facilitar a atividade económica da apanha do moliço. Desde então, a Arte de construção e decoração associada ao Barco Moliceiro tem sido transmitida entre gerações, de mestres para aprendizes, assegurando que este *saber-fazer* se tem mantido preservado e seja, hoje, praticado pelos mestres construtores e os pintores de moliceiros, com base em técnicas muito similares às originalmente concebidas, fator tem permitido ao Barco Moliceiro manter a sua autenticidade até ao presente. Atualmente, o Barco Moliceiro é considerado um dos mais importantes constituintes da identidade da Região de Aveiro, tendo uma forte influência na dinâmica social, económica (com o elevado reconhecimento nacional e internacional e a crescente procura turística) e, sobretudo, cultural, algo que permitiu elevar, o saber-fazer e o conhecimento dos seus mestres construtores e pintores de moliceiros (além de antigos moliceiros de profissão, arrais, camaradas e outros) como figuras centrais e representativas da história e do presente desta região.



6. CONTEXTO DE PRODUÇÃO:

6.1. Contexto social:

6.1.1. Comunidade(s): População Ribeirinha da Ria de Aveiro

A população ribeirinha da Ria de Aveiro teve um papel crucial para a criação e desenvolvimento do Barco Moliceiro. Importa destacar que o Barco Moliceiro foi especificamente criado para apoiar esta comunidade no seu trabalho da “apanha do moliço” na Ria de Aveiro. O moliço é um conjunto de plantas aquáticas existentes na Ria de Aveiro, que foi determinante para fertilizar as terras agrícolas da região e as tornar produtivas. A apanha do moliço era um trabalho árduo, que *“empregou milhares pessoas ao longo das décadas e que foi um dos principais sustentos das famílias da Ria”* como referiu o Sr. José Rendeiro (ATA1_JoseRendeiro). Naturalmente, com o aumento do número de pessoas na “apanha do moliço”, também o trabalho dos estaleiros era elevado, levando a que esta região tivesse sido reconhecida, durante várias décadas como um dos locais de referência nacional para a construção naval de embarcações tradicionais. Por volta dos anos 60, do século XX, a região verificou um grande fluxo emigratório, que levou para fora do país várias famílias que se dedicavam à apanha do moliço, sendo que este fator, conjugado com o aparecimento de outros químicos para a fertilização das terras, levou a que a apanha do moliço tivesse sido, cada vez menos, praticada na Região de Aveiro, e com isso, o trabalho nos estaleiros fosse, também, menor.

Foi, no entanto, neste cenário que o Barco Moliceiro deu o último passo no seu processo de consolidação como elemento identitário da população ribeirinha da Ria de Aveiro. *“Foi a paixão enorme que sentimos pelo Barco que fez com que ele se mantivesse vivo até hoje”*: foi assim que Sr. José Rendeiro (ATA1_JoseRendeiro), descreveu o porquê do Barco Moliceiro ter chegado até aos nossos dias, como um património vivo, embora o seu propósito inicial – a apanha do moliço – já não seja praticada.

Atualmente, a população ribeirinha da Ria de Aveiro associou, ao Barco Moliceiro, uma nova função: o turismo, atividade que tem impactos económicos e sociais bastante relevantes para a qualidade de vida da comunidade.

Hoje, embora não exista uma estrutura formal que represente todos as pessoas relacionadas com o Barco Moliceiro e a Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro, verifica-se a presença no território de um ambiente de partilha, comunhão e pertença que é perpetuado



pelos próprios membros desta população, que apresentam uma postura apaixonada, ativa, dinamizadora e protetora do Barco Moliceiro, e que tem sido fundamental para o manter viva a Arte da Carpintaria Naval a si associada.

Este ambiente é possível de *materializar* nos dias de regatas de moliceiros, concursos de painéis e de Bota-Abaixo: momentos que juntam na Ria de Aveiro, mestres construtores, pintores de moliceiros, arrais e antigos arrais, camaradas, proprietários de moliceiros, antigos moliceiros de profissão, investigadores e apaixonados, constituindo-se, assim, uma *comunidade* informal interligada pela sua relação profissional (atual ou do passado) e afetiva ao Barco Moliceiro, com o objetivo de o celebrar como um elemento da sua identidade e cultura.

6.1.2. Grupo(s): No passado existiram, na Região de Aveiro, vários estaleiros navais que, pela sua dinâmica e quantidade de pessoas empregadas, se constituíram como grupos importantes na Região de Aveiro. Atualmente, esta dinâmica já não se verifica, uma vez que o trabalho nos estaleiros é uma tarefa quase individual, sendo os mestres e pintores, pontualmente, ajudados em determinadas tarefas. Não obstante, importa destacar o trabalho desenvolvido pelas Associações e Grupos Etnográficos (como o Grupo Folclórico de Santo António de Vagos e a Confraria Gastronómica “O Moliceiro”), e pelas Comissões de Festas Populares da Região (como a da Romaria de São Paio da Torreira) que têm promovido iniciativas em prol da salvaguarda e valorização do Barco Moliceiro e da Arte da Carpintaria Naval. Neste campo, é também de realçar o trabalho que as recém-constituídas Estações Náuticas de Ovar, Estarreja, Aveiro, Murtosa, Ílhavo e Vagos têm promovido, integrando nas suas várias áreas de atuação, ações de promoção e preservação da Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro e de valorização dos seus mestres e pintores.

6.1.3. Indivíduo(s): Esta é uma Arte onde se tem verificado um decréscimo do número de profissionais. Atualmente, apenas se encontram em atividade, de forma regular, cinco mestres construtores e um pintor de moliceiros, que são os responsáveis pela transmissão e perpetuação deste saber-fazer.

Mestre 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. Começou a



trabalhar aos 10 anos, no Estaleiro do Mestre Henrique *Lavoura*, onde se manteve até emigrar para os EUA em 1973. Após regressar em 1993, começou a construir por conta própria, fazendo-o até hoje. O seu estaleiro situa-se em Pardilhó, Estarreja.

Mestre Arménio Almeida (n.1958) também começou a sua aprendizagem no estaleiro do Mestre Henrique *Lavoura*, com 11 anos de idade. Manteve-se a trabalhar no estaleiro até aos anos 80, tendo depois trabalhado com o Mestre Felisberto Amador e, mais tarde, com o Mestre António Esteves. Desde o início dos anos 2000 trabalha por conta própria, dedicando-se, hoje em dia, mais às reparações de barcos moliceiros e à construção de bateiras. O seu estaleiro situa-se em Pardilhó, Estarreja.

Mestre Felisberto Amador (n.1959) também aprendeu a Arte no estaleiro do Mestre Henrique *Lavoura*, tendo começado a trabalhar com 14 anos, e aí permanecido até aos 20 anos, altura em que cumpriu serviço militar. Quando daí regressou, iniciou a atividade de construtor naval por conta própria, corria o ano de 1981, algo que faz até hoje. O seu estaleiro situa-se em Pardilhó, Estarreja.

Mestre José Rito (n. 1956) 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. Aos 28 anos, começou a reparar bateiras e moliceiros, incentivado pelo Mestre Manuel Raimundo, da Murtosa, tendo construído o seu primeiro Barco Moliceiro, em 1998. No início dos anos 2000 iniciou atividade por conta própria, num estaleiro junto à sua casa na Torreira. A partir de 2009 passou a desempenhar a sua arte no Museu-Estaleiro do Monte Branco, propriedade da Câmara Municipal da Murtosa, através de um protocolo estabelecido com o Município. Este é um espaço que pretende dar a conhecer e valorizar esta Arte, assumindo-se como um museu vivo deste património, onde todos podem visitar e assistir à construção das embarcações tradicionais da região.

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. 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. Em 2015, construiu o seu próprio Barco Moliceiro. Desde aí, dedicou-se à construção naval de embarcações tradicionais.



Mestre-pintor José de Oliveira (n.1969) começou a pintar painéis de moliceiros em 1989 e é, hoje, o principal pintor de moliceiros em atividade, sendo responsável pela grande maioria de painéis de moliceiros que foram pintados nos últimos 30 anos. Até hoje, calcula ter pintado cerca de 1000 painéis, tendo o cuidado de respeitar a linha pictórica tradicional dos seus antecessores.

Embora não estejam diretamente relacionados com a Arte da Carpintaria Naval, vários outros indivíduos – proprietários, arrais de moliceiros, antigos moliceiros - têm sido fundamentais para, ao longo dos anos, ajudar a preservar e manter viva a identidade do Barco Moliceiro, sendo bastante dinâmicos nas atividades que a ele estão associadas, como as regatas de moliceiros, os concursos de moliceiros, as investigações e partilha de testemunhos, entre outros, sendo disso exemplo os contemporâneos Sr. José Rendeiro, Sr. Abílio Henriques Fonseca, o Sr. José Caneira Soares, o Sr. Alfredo Rebelo, o Sr. José Rebelo, o Sr. António Ferreira Nunes, nomes aos quais se poderão acrescentar muitos mais que vivem o Barco Moliceiro de forma intensa e apaixonada.

Durante a investigação associada ao presente pedido de inventariação foram auscultados os mestres, pintor, arrais e antigos moliceiros, com vista à recolha dos seus testemunhos e memórias, assim como para o registo e validação das técnicas associadas à Arte da Carpintaria Naval, tendo sido desenvolvidas atas e vídeos dessas entrevistas, que são colocados em anexos desta candidatura.



6.2. CONTEXTO TERRITORIAL:

6.2.1. Local: *Região de Aveiro*

6.2.2. Freguesia: Atualmente, os cinco estaleiros em atividade situam-se em Pardilhó, Estarreja (3) e na Torreira, Murtosa (2). Contudo, a Arte da Carpintaria Naval associada ao Barco Moliceiro foi desempenhada, no passado, em mais locais da Região de Aveiro como em Salreu ou Avanca (Estarreja), na Gafanha da Encarnação (Ílhavo) ou no Torrão do Lameiro (Ovar).

6.2.3. Município: *Ver 6.2.2*

6.2.4. Distrito: Aveiro

6.2.5. País: Portugal



6.3. CONTEXTO TEMPORAL:

6.3.1. Periodicidade:

Construção - A construção de barcos moliceiros não tem uma periodicidade associada, sendo praticada sempre que acontecem novas encomendas por parte dos proprietários.

Amanhação - Relativamente ao processo de reparação dos barcos moliceiros, conhecido pelos mestres como “amanhação”, este acontece de forma contínua ao longo do ano, tendo, contudo, uma maior procura nos períodos antes do início das Regatas de Moliceiros (a primeira regata acontece em julho).

Pintura de Painéis – Os painéis de moliceiros são normalmente (re)pintados todos os anos, ou de dois em dois anos, assumindo novos desenhos e legendas. Normalmente, este trabalho acontece nos períodos antes dos concursos de painéis (o primeiro decorre em julho), intensificando-se o trabalho a partir de março/abril.

6.3.2. Data(s): *Não aplicável*



7. CARACTERIZAÇÃO:

7.1. Caracterização síntese:

O Barco Moliceiro é uma embarcação tradicional de madeira, originária da Região de Aveiro, que foi inicialmente criada e utilizada para a apanha do moliço na Ria de Aveiro, uma das mais importantes atividades económicas que a região conheceu durante várias décadas (Castro, 1943; Lopes, 1997). O moliço é o nome atribuído a um conjunto de 21 plantas aquáticas que vivem no leito submerso da Ria de Aveiro (Afreixo, 1912; Sarmiento, 2008; Dias, 2021) e que foi utilizado como fertilizante das terras agrícolas.

Quando se iniciou a atividade da apanha do moliço a população terá utilizado as embarcações que, na época, possuíam, contudo cedo perceberam que essas não se adaptavam às necessidades da atividade, tornando-a ainda um trabalho mais difícil (Dias, 2021).

Foi então, neste contexto, que surgiu a necessidade de criar uma nova embarcação. Fruto da experiência e do profundo conhecimento da Arte da construção naval que existiam na Região de Aveiro, os mestres criaram o Barco Moliceiro, uma embarcação que apresenta uma estrutura, quer adaptada às características naturais da Ria de Aveiro - como o fundo chato que permitia ao barco navegar nas águas pouco profundas da Ria -, quer às exigências da tarefa da apanha do moliço – como os costados baixos para facilitar o processo de recolha dos ancinhos que apanhavam o moliço, para o interior do barco (Castro, 1943; Lopes, 1997; Sarmiento, 2008). De acordo com Senos da Fonseca (2011), o Barco Moliceiro terá adquirido as formas que hoje conhece nos finais do século XVIII, tendo depois observado, nos séculos XIX e XX, um grande crescimento no número de embarcações, fruto da dinâmica económica a si associada (Lopes, 1997).

Embora possua uma arte de construção artesanal de processos simples (Magalhães, 1905), detém 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 (Lopes, 1997; Sarmiento, 2008; Cirne, 2012; Almeida, 2018).

Desde o seu processo construtivo, à pintura dos painéis de moliceiros, esta é uma embarcação que apresenta um conjunto de especificidades, começando, por exemplo, pela escolha da madeira e pela própria utilização das ferramentas, que diferencia o Barco Moliceiro das demais embarcações.



Um dos elementos mais simbólicos desta construção é o pau-de-pontos, uma simples vara de madeira artesanal que serve de régua para os mestres construírem toda a embarcação e que, apenas com base na experiência e no seu conhecimento é possível a interpretar. Outro dos elementos distintivos dos barcos moliceiros são os seus painéis. Cada Barco Moliceiro tem sempre 4 painéis decorados (2 na proa e 2 na ré), sendo sempre distintos entre si e nunca se repetindo. Cada painel tem sempre um desenho e uma legenda que se complementam e que devem ser lidos em conjunto para que seja transmitida a mensagem – esta que poderá assumir temas mais humorísticos, satíricos, dramáticos, religiosos, saudosistas, ou outros, consoante a perceção e a visão do seu autor (*Ver Doc7_Paineis-Tematicas*).

Este saber-fazer tem-se mantido fiel aos padrões originais, fator que permite conhecermos hoje - salvo algumas adaptações introduzidas - um Barco Moliceiro muito similar, quer na estrutura, quer na decoração, àqueles que navegaram a Ria, durante anos, na faina do moliço, mesmo considerando que esta atividade já não é praticada desde os anos 80/90 do século XX e o Barco Moliceiro tenha, hoje, uma nova função – a atividade turística.

Ainda assim, e não obstante a dinâmica que o turismo trouxe no processo de salvaguarda e na galvanização do trabalho nos estaleiros, o número de profissionais que se dedicam atualmente à Arte da Carpintaria Naval do Barco Moliceiro é reduzido (cinco mestres construtores e um pintor de moliceiros), cenário ainda mais inquietante se atentarmos que apenas um dos cinco mestres construtores navais no ativo possui menos de 60 anos, dois fatores, que associados a outros, colocam em risco a continuidade deste saber-fazer e evidenciam a necessidade de se intervir e o salvaguardar.



7.2. Caracterização desenvolvida:

O Barco Moliceiro é uma embarcação tradicional em madeira originária da Região de Aveiro que desempenhou, durante várias décadas, um papel determinante para a subsistência das pessoas que aqui viveram. Tem aproximadamente 15m de comprimento, 2,50/2,60m de boca, 0,40/0,45m de pontal, e uma capacidade para 5 toneladas de carga, fundamental para a atividade da apanha do moliço. Tem a si associado uma Arte de Carpintaria Naval que o torna único e diferenciado das demais embarcações que navegam na Ria de Aveiro – *“Os barcos moliceiros são os mais airosos e bem lançados que atravessam as águas da Ria” (Egas Moniz, 1950)* - sendo, por muitos autores e investigadores, considerado um dos mais belos a nível mundial, quer pela sua própria estrutura característica, quer pelos seus vistosos painéis de moliceiros. Raul Brandão, em *“Os Pescadores”* (1923; p.26), escreveu sobre ele o seguinte: *“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. (...) Não conheço outro mais artístico, mais leve, mais adequado às funções que exerce e à paisagem que o circunda.”*

A origem do Barco Moliceiro

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/apanha 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, assim, fruto do engenho e perícia do mestre carpinteiro lagunar, tendo-se inspirado em outras embarcações existentes na região (*Ver Doc1_ResenhaHistorica, entre as páginas 34 e 42, para caracterização das outras embarcações tradicionais existentes na Região*), mas acrescentado novas valências, sendo todas as suas características de conceção respostas às particularidades da Ria de Aveiro e à atividade a que se destinava. 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 adota formas próprias (ex: fundo plano e pouco calado), que o permitem 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).

As características do Barco Moliceiro

A Madeira

O Barco Moliceiro é construído em madeira de pinho, espécie que é endógena e era abundante na região. *“As propriedades desta madeira são adequadas para o fabrico do barco, porque se comporta bem num ambiente húmido”* como destacou o Mestre Felisberto Amador na entrevista concedida (ATA3_Felisberto Amador).

A construção 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 (ATA3_Felisberto Amador).

As Dimensões

O Barco Moliceiro tem, normalmente, 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
- Cavernas: 21 cavernas (11 para a ré e 10 para a proa)
- Capacidade: 5 toneladas

As componentes

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, p 13).



Destacam-se algumas das componentes mais importantes da estrutura do Barco Moliceiro. (Ver *Doc4_Componentes-BarcoMoliceiro*, para caracterização mais detalhada sobre as componentes do Barco Moliceiro).

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, p.123).

A proa mede entre quatro a cinco metros de comprimento por dois a três de altura. A proa é sempre coberta, e tem porta e chave, constituindo, assim, o castelo da proa, que serviu de dormitório para a tripulações que praticaram a apanha do moliço, como lembrou o Mestre José Rito (*ATA6_Jose Rito*).

O ponto mais elevado da proa do moliceiro termina com uma peça recurvada que se designa pelo nome de *bica*. Os golfiões 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). Na proa ainda existem a Orelha e o Argolão.

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.

Também na ré se dá o nome de *bica* ao seu ponto mais elevado, neste caso *bica da ré* (*ATA5_AntonioFerreiraNunes*).

No interior da ré encontra-se o *cagarete*, um pequeno compartimento fechado, onde 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* é um estrado móvel, sobre as cavernas, aos pés do arrais. (Dias, 1971; Lopes, 1997).



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, p.145) se refere ao leme dos moliceiros.

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

A *porta ou pá do leme*; a *cabeça* – que é atravessada pelo *Xarolo*. 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* que 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* tem uma função decorativa, podendo servir de apoio à tripulação em determinadas tarefas de navegação.

No leme é, ainda, colocada a marca do construtor do barco, divisa única e pessoal que serve para identificar quem construiu o barco (*Ver Doc6_Marcas-Mestres-Construtores*).

Cavernas - Um Barco Moliceiro 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 (*ATA7_Marco Silva*).

Traste - 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 com 20cm de diâmetro, denominado *enora*, através do qual passa o *mastro*. Nas cavernas abaixo do *traste*, 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).

Mastro - 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* (*ATA4_Antonio Esteves*). 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*.

Vela - A movimentação do barco é conseguida por meio de uma *vela* larga trapezoidal de 24m² (Lemos, 1933; Castro, 1943). 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).

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. De acordo com Ana Maria Lopes (1997) esse costume já não se verifica sendo, contudo, costume ornamentar, nos dias festivos, a vela com bandeiras de várias nacionalidades (dos países onde os tripulantes estiveram emigrados).

Tostes - A toste é um elemento determinante para a navegação à vela. 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).

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).

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

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 - situação perfeitamente normal. Nessas situações, para evitar a inundação, a tripulação aumenta a altura do bordo, com as *falcas* (ATA1_JoseRendeiro).

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 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 uma tábua ainda mais pequena com cerca de 1,15m (Castro, 1943; Laranjeira, 1989; Fonseca, 2020).



Os métodos de propulsão do Barco Moliceiro

“*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**” é 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; mergulham a vara, fincando-a no fundo da laguna e, encostando a outra extremidade ao seu peito, empurrando-a, em repetidas “caminhadas” desde a proa até próximo da ré; para esse efeito, o castelo da proa e os bordos vêm do estaleiro aparelhados com breu e serradura, oferecendo assim mais aderência e evitando o escorregamento (Castro, 1943).

“**Andar à sirga**” é 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, de qualquer local da embarcação, enquanto faziam outros trabalhos (Castro, 1943).

“**Andar à vela**” é, contudo, o seu método de propulsão habitual. 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 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).



A partir da década de 1980, alguns barcos moliceiros começaram a introduzir motores, com cinco a oito cavalos, situando-se fora de borda (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 combustível). 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.

Os painéis de moliceiros

(Ver Doc1_ResenhaHistorica, entre as páginas 102 e 145, para caracterização mais detalhada sobre os painéis do Barco Moliceiro).

Nenhum Barco Moliceiro é considerado concluído sem a sua decoração estar pronta. “*O mais lindo barco da Ria*” – como é apelidado 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. Ana Maria Lopes (1997) acrescenta serem, os painéis de moliceiros, excelentes exemplos de pintura *naïf*, 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 *(Ver Doc7_Paineis-Tematicas)*.

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 *(ATA8_Jose Oliveira)*.

Na parte central do painel é onde o pintor faz o desenho. Este pode assumir diferentes temas (ex: religião, profissão, história, pátria, amor, entre outros) e é, quase sempre, fruto da imaginação do próprio pintor, sendo que o proprietário ou mestre não costuma intervir nesse processo *(Ver Doc7_Paineis-Tematicas)*.

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 se defendem um do outro. É aliando os dois que criamos a armadilha para quem está a observar o painel, e colocamos a malícia na cabeça deles próprios*” *(ATA8_Jose Oliveira)*.



Os painéis de moliceiros usam quase sempre cores puras/primárias: o amarelo, o verde, o azul, o vermelho, o branco e o preto. Relativamente às tintas, no passado, foram utilizadas tintas em pó, sendo necessário misturar-lhes óleo, secante líquido e aguarrás. Contudo, desde a década de 70/80 são utilizadas as de esmalte (ATA8_Jose Oliveira).

A construção do Barco Moliceiro

“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, p.115) sistematiza a arte associada à construção do Barco Moliceiro, momento que combina o saber (apreendido e transmitido) à arte dos mestres construtores (aprimorada ao longo dos anos).

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. Efetivamente, este foi um conhecimento que durante várias décadas transitou dentro das próprias famílias, de pai para filho, tendo este fenómeno “criado” linhagens que se destacam na história dos moliceiros, como são os casos dos Lavoura, dos Raimundos, dos Tavares, dos Henrique de Miranda e dos Garridos. Atualmente, tal já não se verifica, uma vez os mestres em atividade já não são descendentes destas famílias, porém adquiriram o conhecimento junto de membros delas.

Os Estaleiros

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, como afirmou o Mestre António Esteves (ATA4_Antonio Esteves).

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, uma vez que era (e ainda



é) frequente que estes fossem construídos junto às casas de habitação dos próprios mestres construtores, como é o caso dos Mestres Arménio Almeida e Fesliberto Amador.

Esta característica foi registada por Luiz de Magalhães (1905, p.10) que escreveu *“Ha talvez mais de cinquenta estaleiros espalhados pelas regiões que cicumdam 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.”* (Ver Doc5_Estaleiros-e-Ferramentas).

O processo de construção (ver páginas 91 a 99 do Doc1_ResenhaHistorica)

A construção do Barco Moliceiro tem-se mantido muito semelhante à que foi originalmente praticada, algo que permitiu ao barco manter uma estrutura similar ao longo das décadas. Não obstante as adaptações, a experiência e o *jeito* que cada mestre faz e detém, o processo construtivo do Barco Moliceiro é muito semelhante entre todos. Abaixo descreve-se o processo transmitido pelos Mestres António Esteves, José Rito e Marco Silva (ATA4_Antonio Esteves; ATA6_Jose Rito; ATA7_Marco Silva + VIDEO10; VIDEO11; VÍDEO12) e que se encontra, também, publicado em livro por Ana Maria Lopes (1997) e Senos da Fonseca (2011). (NOTA: Consoante o mestre e a sua experiência, alguns passos podem ser alternados).

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 (ATA7_Marco Silva). Divide-se as distâncias das estacas, conforme a inclinação de fundo que pretende dar ao barco. (Lopes, 1997). Os topos 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 tábua – tábua de quilha – que mede 15m de comprimento. Na tábua 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 (ATA4_Antonio Esteves).

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 dos golfiões 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).

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 (ATA6_Jose Rito). Nesta fase, o barco encontra-se seguro por escoras que vão manter e nivelar o fundo. Até este passo, o mestre só recorre a pregos zincados, para pregar as cavernas. Mais tarde, estas serão fixadas com cavilhas de madeira.

A forma 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).

Depois de aplicado o cavername, são colocadas as rodas da proa e da ré (Lopes, 1997) e começa-se a trabalhar o costado do barco. A tábua 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 (ATA6_Jose Rito).

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 (ATA4_Antonio Esteves).

Sobre a tábua de verdejar, aplica-se exteriormente, com a madeira verde, a *cinta* (0,11mx0,22m) e, interiormente, a *draga* (0,13mx0,22m), 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 (ATA7_Marco Silva).

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* (ATA6_Jose Rito).

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 tábuia 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).

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 (ATA6_Jose Rito).

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

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

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 (ATA7_Marco Silva).

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 (ATA2_ArmenioAlmeida).

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.

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*, o *ferro* e o *maço* de calafetar (ATA2_ArmenioAlmeida).

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-o 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 durante a navegação (ATA2_ArmenioAlmeida).



O barco está, agora, pronto para o trabalho de pintura.

Uma das características mais simbólicas do Barco Moliceiro é **marca 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 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 acrescentado um novo elemento para tornar essa marca original e facilmente identificada por quem circula na Ria (ATA8_Jose Oliveira).

A decoração dos moliceiros (ver páginas 139 a 145 do Doc1_ResenhaHistorica)

“Para estas decorações não existem moldes; a ocasião é que as inspira e determina, a prática faz o resto.” (Castro, 1943, p.244)

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.

António Tavares de Almeida – *Soeco Velho*, Zé da Lota, Avelino *Marcela*, Jacinto *Lavadeiro* e José de Oliveira são nomes de pintores que marcaram a história da decoração de moliceiros.

José de Oliveira é o *“mais famoso, prolífero e inovador pintor de moliceiros da atualidade”* (Almeida, 2021, p.63), tendo começado a pintar painéis de moliceiros em 1989. Na entrevista realizada com o pintor, este referiu a sua técnica e processo criativo, da seguinte forma sequencial, algo que já se encontra registado também no seu livro *“30 anos a pintar a Ria”*, publicado pela Câmara Municipal da Murtosa, em 2019:

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, mas tal não é muito frequente. No seu caso, a legenda/piada do painel surge antes do desenho.

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.

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.

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.

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 este 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.

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”.



Os Bota-Abaixo

Uma vez concluída a construção e decoração do Barco Moliceiro, é o momento da sua primeira apoteose – o bota-abaixo, nome dado, na região, ao processo de transporte do barco desde o estaleiro até à Ria de Aveiro e à sua cerimónia de *batismo* de água. Nenhum moliceiro é lançado à água sem este momento (*ATA1_JoseRendeiro*).

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 final de cada lançamento o dono do barco oferece comida e bebida (vinho) a todos os que ajudam na tarefa.



7.3. Manifestações associadas:

“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).

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, 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”* (ATA1_JoseRendeiro).

Romaria de São Paio da Torreira – Das várias festividades com que o Barco Moliceiro se relacionou, a Romaria de São Paio da Torreira foi, e ainda é, aquela com que essa proximidade afetiva se manteve mais próxima. O programa da festa contém sempre atividades relacionadas com o Barco Moliceiro, como são exemplo, as regatas de moliceiros e os concursos de painéis de moliceiros.

Regatas de Moliceiros na Ria de Aveiro – As regatas de moliceiros tradicionais, decorrem desde o início do século XX, representando sempre momentos importantes 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 Murtosa. 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 Murtosa. Decorre no mês de setembro, no âmbito das festas do São Paio da Torreira.

Concursos de painéis de moliceiros – Realizam-se na Região de Aveiro desde os anos 50 do século XX, com o objetivo de enaltecer o génio dos artistas locais que trabalham no Barco Moliceiro. 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.

Apanha do Moliço – Embora esta já não seja uma atividade praticada na Ria de Aveiro, a sua história e tradição ainda se encontra bastante presente na cultura local, mantida e preservada pelos antigos moliceiros e pelos grupos etnográficos que enaltecem este passado. De forma regular são promovidos, na região, recriações destes tempos em que são revisitadas as tradições que, no passado, foram determinantes para a sobrevivência da população.

Além das manifestações acima mencionadas, importa referir que a influência do Barco Moliceiro na cultura popular regional é uma realidade verificada, sendo este inspiração e mote para a criação de lendas (Lenda do Barco Moliceiro da Ria de Aveiro), referências literárias (ex: Raúl Brandão, José Saramago, Miguel Torga, Eugénio Beirão), músicas (*Fado Moliceiro* de Carlos do Carmo; *Canção do Moliceiro* de Fernando Correia), artesanato, quadros, esculturas entre outros. A sua presença no imaginário cultural está, por isso, bastante marcada na região, constatando-se a presença de várias evidências dessa afirmação (*Ver Doc2_Influencia-BarcoMoliceiro-CulturaPopular*).



8. CONTEXTO DE TRANSMISSÃO:

8.1. Estado: Estado de Transmissão Ativo

8.2. Descrição: A transmissão da Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro associada ao Barco Moliceiro é um processo que tem sido assegurado ao longo das décadas de forma, maioritariamente, oral, sendo o conhecimento passado entre mestres e aprendizes (muitas vezes pai e filho), nos estaleiros da Região. No passado, os estaleiros representaram importantes escolas, onde os mais jovens aprendiam a Arte junto dos Mestres de referência. O Mestre Arménio Almeida recorda que no início, aos mais novos lhes era incumbida a tarefa de “fazer cavilhas”, um trabalho simples e que servia para ver se os “moços tinham jeito para a Arte”. Só mais tarde, é que os mais jovens assumiam tarefas de maior responsabilidade.

O Mestre António Esteves, que já deu aulas de carpintaria naval, refere que, no passado, os mais jovens, para aprender a Arte iam acompanhando os mestres durante a construção, observando diretamente o que eles faziam e perguntando-lhes como fazer. Na sua opinião, este processo de observação é essencial para compreender e aprender melhor. O Mestre António Esteves acrescenta, contudo, que tão importante como observar é colocar em prática o conhecimento, só “com a prática e a experiência se melhora”, pelo que gradualmente os aprendizes vão sendo introduzidos às tarefas, evoluindo das mais simples às mais complexas.

Atualmente, a transmissão do saber-fazer acontece essencialmente nos estaleiros, contudo a procura para aprender a Arte é muito reduzida. Na região há também exemplos de cursos profissionais que vão sendo, pontualmente, promovidos com o objetivo de colocar em contacto os mestres da região com os mais jovens e assegurar a transmissão do conhecimento.

Além da transmissão oral, as técnicas e os processos de construção e pintura de barcos moliceiros têm vindo a ser alvo de registo bibliográfico, existindo várias obras de referência que, do ponto de vista teórico, detalham e promovem a partilha deste conhecimento, que se encontra nos Mestres e Pintores da Região. Os livros “*Moliceiros: Memória da Ria*” de Ana Maria Lopes, “*Embarcações que tiveram berço na laguna: arquitectura naval lagunar*” de Senos da Fonseca e “*Memórias - 30 anos a Pintar a Ria*” de José de Oliveira são três bons exemplos.



São igualmente importantes, para a preservação e transmissão do conhecimento, os projetos que são desenvolvidos para os processos de licenciamento e aprovação da construção e que detalham de forma precisa todas as características construtivas do Barco Moliceiro.

Neste processo de transmissão do saber-fazer, representam um papel importante, também, todas as entrevistas e documentários registados em vídeo, em que os mestres e pintores da região participaram - e participam - com bastante frequência, e em que partilham o seu conhecimento e as técnicas de construção e decoração do Barco Moliceiro.

8.3. Modo(s): Oral e escrita. Predominam os processos orais para transmissão do conhecimento, algo que acontece nos estaleiros dos mestres da região, e que promovem a aprendizagem e aplicação prática dos conhecimentos pelos aprendizes.

8.4. Agente(s): A transmissão do conhecimento associado a esta Arte é atualmente assegurada pelos cinco mestres construtores (António Esteves, Arménio Almeida, Felisberto Amador, José Rito e Marco Silva) e pelo pintor de moliceiros (José de Oliveira) que se encontram em atividade, de forma regular, na Região de Aveiro.

Trata-se de uma Arte com passagem sobretudo familiar – maioritariamente pai para filho ou tio para sobrinho. Embora os filhos dos atuais mestres e pintor não tenham seguido carreira profissional na Arte da Carpintaria Naval, estes colaboraram – e ainda o fazem – em tarefas pontuais da construção e pintura de moliceiros, tendo sido, assim, para estes transmitidos alguns dos conhecimentos e das técnicas associadas.

8.5: Idioma: Português



9. Origem/historial:

A Apanha do Moliço

Sobretudo a partir dos séculos XVIII/XIX verificou-se na Região de Aveiro uma maior dinâmica associada à prática da apanha do moliço. 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; Sarmento, 2008).

Como refere Domingos José de Castro (1943, p.75) *“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”*.

Pode-se situar a criação e consolidação da profissão de *moliceiro* nos princípios do século XIX, momento em que é conhecido o primeiro decreto, 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, p.157).

Em 1888, Francisco Regalla (1888) avançou que a atividade empregaria 2.542 indivíduos, em 1.342 embarcações registadas (Sarmento, 2008). Até meados dos anos 1960's a atividade da apanha do moliço representou uma das principais fontes de riqueza e emprego das famílias da região (ATA1_JoseRendeiro).

Por volta dos anos 1970 a apanha do moliço começou a ser abandonada – hoje já não se pratica -, tendo-se, para isso, conjugado um conjunto de variáveis que tornaram esta atividade menos atrativa e dinâmica. Jaime Vilar, em 1983 avança que essa quebra se deveu a diversos fatores, tais como: o aparecimento dos químicos para fertilizar a terra, a um preço mais acessível; a dureza do trabalho da apanha do moliço, associada à má remuneração que o levou as pessoas a optarem por outras atividades fora do setor primário; o 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.



Barco Moliceiro: A sua criação e evolução até hoje

Para a apanha do moliço, a população utilizou inicialmente as embarcações que possuíam, mas rapidamente compreenderam que necessitavam de uma nova que lhes facilitasse o trabalho que, por si, já era bastante árduo. Com base na experiência e no conhecimento que existiam na Região de Aveiro quanto à construção naval, os mestres desenvolveram uma nova embarcação, inspirada noutros “entes navegáveis” (Almeida, 2018), a que lhe atribuíram o nome de “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 e com o aumento do número de pessoas empregadas na apanha do moliço, também o número de barcos moliceiros a construir e a circular na Ria de Aveiro aumentou. Em 1888, Fonseca Regalla, afirmava que existiam na Ria de Aveiro, 1.342 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 1.356 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.

No final dos anos 80, fruto de um subsídio atribuído pela Junta Autónoma do Porto de Aveiro e das Câmaras Municipais, para tentar revitalizar a apanha do moliço, 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, 1997; Almeida, 2021).



Moliceiro como símbolo cultural e atração turística da região

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” (Sarmiento, 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 (Sarmiento, 2008).

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 Sarmiento (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 Sarmiento (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.

Vários autores reconhecem que a adaptação do Barco Moliceiro para as atividades turísticas foi crucial para ele tenha *chegado* aos nossos dias. 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. 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.

Os Mestres construtores que marcaram a História

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, Estarreja, a Delegação Distrital do Sindicato Nacional dos Operários da Construção Naval (Almeida, 2018), mantendo-se aí até 1975.

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.

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 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. No seu estaleiro, situado em Pardilhó, e que esteve em atividade entre 1955 e 1985, foram construídos cerca de 52 barcos moliceiros, além várias outras embarcações tradicionais da Região de Aveiro. O estaleiro representou 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 Raimundos**

Eram naturais da Murtosa, tendo-se dedicado a esta atividade ainda no século XIX, sendo dos principais responsáveis pela construção dos barcos que, então, populavam a ria na apanha do moliço.

O nome maior desta família foi Joaquim Maria Henriques Júnior – Mestre Raimundo (1909 – 2005), o último de uma geração de artistas. 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, ainda, 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 (1923-2011) destacou-se construindo 3 moliceiros (1988, 1990 e 1998) tendo sido importante na transmissão do saber para outros mestres.

- **Os Henrique de Miranda**

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

O Mestre *Ti Preguiça* – José Agostinho Henriques de Miranda (1910-1996) foi um dos nomes maiores desta arte e terá registado cerca de 30 barcos 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) (Sarmiento, 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).



- **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 (Sarmento, 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. Desta família existe também registo de 3 moliceiros construídos pelo Mestre Francisco Tavares da Silva, entre 1915 e 1923, irmão do Mestre Firmino Tavares (Sarmento, 2008).

- **Os Garridos**

Desta família, natural de Salreu, destacam-se os irmãos Mestre Luciano Rodrigues Garrido (1897-1962) 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 (Sarmento, 2008).

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

Atualmente, encontram-se em atividade, de forma regular, cinco mestres construtores: António Esteves, Arménio Almeida e Felisberto com estaleiros em Pardilhó, e José Rito e Marco Silva com estaleiros na Torreira.

A pintura dos moliceiros

A pintura de moliceiros terá surgido mais tarde na história do Barco Moliceiro, provavelmente no final do século XIX, como forma de o embelezar e diferenciar das demais embarcações da Ria de Aveiro, espelhando o seu pensamento e forma de ver/viver a vida dos proprietários.

Um dos primeiros registos que refere as decorações do Barco Moliceiro foi escrito por Teófilo Braga, em 1885, publicando *em O Povo Português nos seus Costumes, Crenças e Tradições*, uma passagem que reproduzia originalmente o conteúdo 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 molicho (...) 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, reforçaram esta característica dos barcos moliceiros:

“(...) 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” (Madahil, 1947, p.19 in Sarmiento, 2008)

Já no início do século XX, em 1905, Luiz de Magalhães, na sua obra “Os Barcos da Ria de Aveiro” (p.15) escreveu:

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

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.

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, resultando no aumento do número de visitantes na região, como relatou Diamantino Dias, colaborador da Comissão Municipal de Turismo de Aveiro entre os anos 50 e 90, na entrevista realizada pela equipa de investigação. Atualmente, esta dinâmica é, ainda mais evidente, não só pelo elevado interesse dos media e dos turistas, mas sobretudo pela projeção conseguida através da internet e das redes sociais.



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).

A renovação dos painéis de moliceiro é uma prática que acontece, desde sempre, com bastante frequência – alguns fazem-no anualmente como refere fazê-lo o Sr. José Rendeiro (*ATA1_JoseRendeiro*). Foi, precisamente, essa frequência 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 (*Ver Doc8_Legendas Paineis*).

Os pintores de moliceiros de Referência

No início da pintura de painéis, 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 (*ATA4_Antonio Esteves*).

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 (*ATA8_Jose Oliveira*).

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.



Pintores-Construtores

- Mestre Joaquim Raimundo
- Mestre Ti Preguiça
- Mestre Agostinho Tavares

Pintores- Não construtores

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

Dos pintores não construtores, destacam-se três nomes que marcaram a história da pintura de moliceiros e dos quais temos relevantes registos da sua obra: *Avelino Marcela*, *Jacinto Lavadeiro* e José de Oliveira (o único em atividade).

- **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. Não fazia esboços prévios, riscando as suas ideias diretamente a lápis, completando o painel com as tintas de esmalte. À proa preferia 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).

- **Jacinto Vieira da Silva - Jacinto Lavadeiro (1939-1987)**

“Há um antes e um pós Jacinto Lavadeiro, na pintura de moliceiros”. É assim que José Manuel Oliveira (ATA8_Jose Oliveira) 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, 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.

- **José de Oliveira (n.1969)**

Começou a pintar painéis de moliceiros em 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. Zé Manel - como é também conhecido – nasceu na Murtosa 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.

Para ele, 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 os “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, como refere o pintor (ATA8_Jose Oliveira).

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.



II. DOCUMENTAÇÃO:

10. 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.

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.

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.

LEMOS, João Pereira (2010), *O moliceiro sabichão*, Ameise Editora.

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.

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.

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.



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.

11. Documentação Fotográfica: Ver Anexo II / 2.1

12. Documentação Fílmica/videográfica: Ver Anexo II / 2.2

13. Documentação Áudio: *Não aplicável*

14. Documentação Cartográfica: Ver Anexo II / 2.3

15. Fontes Escritas: Ver Anexo II / 2.4

16. Outra documentação: Ver Anexo II / 2.5



III. DIREITOS ASSOCIADOS

17. Tipo: Os direitos relativos ao Arte da Carpintaria Naval do Barco Moliceiro, na Região de Aveiro, são de natureza coletiva e do tipo consuetudinário ou tradicional.

18. Detentor: Os detentores dos direitos culturais referentes à Arte da Carpintaria Naval do Barco Moliceiro, na Região de Aveiro são os próprios mestres construtores e pintores de moliceiros.

IV. PATRIMÓNIO ASSOCIADO

19. Património Cultural:

19.1. Móvel:

Considera-se como património cultural móvel associado à Arte da Arte da Carpintaria Naval do Barco Moliceiro as ferramentas que são utilizadas nos estaleiros da Região de Aveiro. Embora a maioria das ferramentas utilizadas sejam as de uso comum a outras artes da carpintaria, como machados, a enxó de carpinteiro naval, os martelos, serra de mão, serrotes, machados, formão, grampos, entre outros, como descreveram Domingos José de Castro (1943), Eduardo Lamy Laranjeira (1989) e Clara Sarmiento (2008), os mestres construtores da Região de Aveiro utilizam, para a construção do Barco Moliceiro, dois elementos bastante característicos que espelham o conhecimento adquirido por si: o pau-de-pontos e os moldes (*Ver Doc5_Estaleiros-e-Ferramentas*).

O Pau-de-Pontos

O Pau-de-Pontos é uma das ferramentas artesanais mais simbólicas que se encontra associada à construção do Barco Moliceiro. *“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, p.34) descreveu a importância do *pau de pontos*, uma ferramenta simples, mas que é um dos principais elementos para a construção do Barco Moliceiro.



Este “*pequeno sarrafo*”, como o caracteriza Luiz de Magalhães (1905), trata-se de uma vara quadrangular de pinho, com 1,50m de comprimento e que tem a marcação de todas as medidas necessárias à construção das embarcações, nos seus 4 lados.

O Mestre António Esteves refere que “*o pau-de-pontos é o nosso projeto, é uma coisa tão bem feita que não precisamos da papelada. Só precisamos do pau de pontos para construir o barco, já sabemos as medidas. Com ele sabemos a largura do fundo, a altura do costado, a largura da proa e da ré, das cavernas, das rodas da proa ou da popa, das tábuas da quilha, forçados, sabemos tudo. No final da construção vamos ver o projeto e bate tudo certinho*” (ATA4_Antonio Esteves).

Por vezes, a passagem dos *paus-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 (ATA4_Antonio Esteves)..

Os moldes

Também os moldes 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 (ATA2_ArmenioAlmeida).

Os moldes a que o mestre recorre para a construção do Barco Moliceiro são os da roda da ré; do forçado da proa; do forçado da ré; da ponta da proa; do papo da proa; da roda da proa; da vertente; da ponta da ré; da caverna e do Leme (Lopes, 1997).

É também frequente que os moldes dos aprendizes sejam copiados pelos dos Mestres, para depois serem utilizados por si, nas construções futuras que desenvolverem. Este fator contribuiu bastante para garantir que a estrutura dos Barcos Moliceiros se tenha mantido muito similar ao longo dos anos.



19.2. Imóvel:

A Arte da Carpintaria Naval do Barco Moliceiro teve sempre a si associada os **Estaleiros** onde são construídos e decorados os barcos moliceiros. 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, uma vez que era frequente que estes fossem construídos junto às casas de habitação dos próprios mestres construtores. Essa característica é, ainda hoje, verificada.

Atualmente, existem apenas cinco estaleiros em atividade, sendo que, os que no passado existiram na região, desapareceram à medida que os mestres abandonaram a Arte ou faleceram (*Ver Doc5_Estaleiros-e-Ferramentas*).

Dos cinco estaleiros em atividade, destaca-se o **Museu Estaleiro do Monte Branco**, construído em 2009, com o objetivo de preservar a Arte e possibilitar a sua observação ao vivo. Este espaço funciona como um estaleiro de construção naval tradicional, combinando essa vertente com a museológica e informativa. Aqui opera o Mestre José Rito, sendo que o pintor José de Oliveira também aqui desempenha bastantes trabalhos.

Constitui-se, ainda, como património imóvel associado os **Cais** (ex: Cais da Béstida) e **as Ribeiras** (ex: Ribeira do Nacinho) existentes na Ria de Aveiro, por serem locais com bastante relevância histórica e contemporânea, quer para a atracagem dos Barcos Moliceiros, quer para os Bota-Abaixo, quer também para as amanhações efetuadas pelos mestres e/ou pintores.

19.3. Imaterial:

Encontram-se associados ao Barco Moliceiro e à Arte da sua Carpintaria Naval um vasto número de manifestações imateriais que têm sido preservadas até aos dias de hoje e que merecem registo. Destacam-se algumas das que se encontram associadas e que foram documentadas e/ou partilhadas em testemunhos orais com a equipa de investigação.

Seleção da Madeira – A escolha acertada da madeira é essencial para que o barco dure mais tempo. 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 (ATA4_Antonio Esteves). 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”.

Fazer as cavilhas – No passado, para verificar se os aprendizes tinham jeito para a Arte, era-lhes entregue a tarefa de fazer cavilhas. Era o primeiro trabalho que os jovens tinham nos estaleiros: “quem não soubesse fazer cavilhas, não daria bom construtor” é assim que o Mestre Arménio Almeida (ATA2_ArmenioAlmeida) recorda esta tarefa introdutória aos trabalhos nos estaleiros. Só passado algum tempo, é que os mais jovens eram, gradualmente, introduzidos nas tarefas mais complexas.

Temas dos painéis de Moliceiros – A decoração dos painéis da proa e da ré terão surgido como forma da comunidade os embelezar e exprimir o seu pensamento, humor e forma de ver a vida. Vários autores avançam que a pintura de moliceiros poderá ter servido, também, como forma de identificação do Barco Moliceiro, pois uma vez que a taxa de analfabetismo era elevada, as pessoas iam identificando os barcos através dos desenhos e das cores.

Os quatro painéis dos Barcos Moliceiros são sempre originais e nunca se repetem em entre si, quer no desenho, quer na própria legenda.

No passado, por norma, na proa eram representados temas mais tradicionais, mais nobres, enquanto na ré, surgem os temas mais espontâneos ou mais sugestivos (Guimarães, 1986; Lopes, 1997).

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. Normalmente o mestre era representado montado a cavalo, transmitindo, assim, a importância do seu conhecimento e arte. Este painel era representado na proa. Atualmente, esta representação já quase não verifica (ATA3_Felisberto Amador).

Normalmente, do outro lado da proa era representada uma figura religiosa. As representações religiosas são, ainda hoje, bastante frequentes. Nos painéis da ré são,



normalmente, desenhados os temas mais originais, podendo estes assumir diferentes motivos desde a devoção popular às raparigas, às profissões e à vida na ria (Castro, 1943).

Nos últimos anos, os painéis têm mantido representações inspiradas em diversos motivos: religioso, amoroso, histórico, patriótico, profissionais, folclóricos, desportivos, referentes ao quotidiano, políticos, satíricos/brejeiros, entre outros. Não obstante se verificar, atualmente, uma maior presença de painéis com motivos satíricos/brejeiros, por serem “os que são mais apreciados pelas pessoas” como refere José de Oliveira, os outros temas continuam a estar bastante presentes na Ria de Aveiro (ATA8_Jose Oliveira).

Marca do Construtor – Todos os barcos moliceiros têm, no seu leme, pintado dos dois lados, a marca do construtor que o fez (ATA8_Jose Oliveira). Cada mestre construtor tem uma marca única e identitária que permite diferenciar as suas obras dos demais. No passado, esta terá servido como forma de “promover” os seus trabalhos, obtendo reconhecimento público, e de tentar captar novo negócio. Esta é uma tradição que ainda hoje se mantém presente. (ver Doc6_Marcas-Mestres-Construtores)

Alguns mestres optaram por fazer ligeiras adaptações das marcas de construtor dos Mestres com que aprenderam, como sinal de homenagem, mas também como forma de transmitir a ideia de continuidade do saber-fazer.

Bota-Abaixo – Assim que se encontra concluída a construção e a decoração do Barco Moliceiro, é o momento da sua primeira apoteose – o bota-abaixo. Nenhum moliceiro é lançado à água sem este momento que decorre, normalmente, aos sábados.

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 final de cada lançamento o dono do barco oferece, como recompensa pelo trabalho e ajuda, comida e bebida (vinho) a todos os que apoiam na tarefa (ATA2_ArmenioAlmeida).



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.

20. Património Natural:

É indissociável a relação entre o Barco Moliceiro e a Ria de Aveiro. Recorde-se que toda a estrutura do Barco Moliceiro foi especificamente desenhada para que este navegasse na Ria de Aveiro, contendo características estruturais que facilitam essa navegação, como é exemplo o seu fundo chato, para permitir que o barco circule pelas águas pouco profundas da laguna. Deste modo, considera-se como Património Natural associado ao Barco Moliceiro e à Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro, a Ria de Aveiro.

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 47km 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; Sarmiento, 2008) (*Ver Mapas 1, 2, 3 e 4*).

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. 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; Sarmiento, 2008).

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 conseqüentemente a área mais importante de ocorrência do habitat 1130 (Estuários)” (ICNF, 2005).

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).



Rua do Carmo,20
3800-127 Aveiro

Tef.: +351 234 377 650

E-mail: geral@regiaodeaveiro.pt

Cofinanciado por:

CENTRO 2020

PORTUGAL 2020

