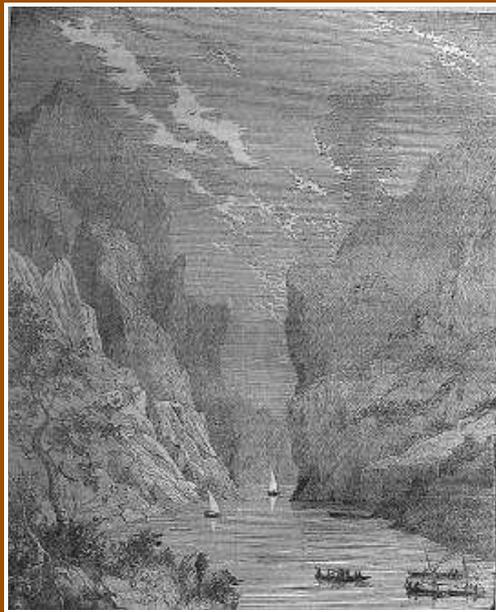


BARCOS DO TEJO¹

Boats of the Tagus

António Nabais²



Palavras-chave: embarcações tradicionais, rio Tejo, navegação, tráfego fluvial

Key words: traditional boats, Tagus river, fluvial traffic

¹ Na capa gravura do Tejo e Vila Velha de Ródão publicada no jornal Panorama, vol. 3.º, 1839, p. 161.

² Museólogo e historiador.

Resumo

Apresenta-se uma curta abordagem sobre a enorme variedade de embarcações que foram utilizadas na navegabilidade do rio Tejo.

Esta variedade permite entender como, ao longo de vários séculos, os navegadores (arraís) e construtores navais souberam criar embarcações adequadas às funções (transporte e pesca) e à navegabilidade do Tejo que oferece diferentes cambiantes, conforme os percursos: estuário, do estuário a Valada - Porto de Muge, e montante deste até Vila Velha de Ródão.

Abstract³

It is presented a short approach on the enormous variety of boats that were used in the navigability of the Tagus river.

This variety allows to understand how, through out the centuries, the navigators and the naval constructors knew how to build boats adjusted to the functions (transport and fishing) and to the Tagus navigability in which offers different characteristics according to the routes: estuary, from the estuary to Valada – Porto de Muge and upstream of this one until Vila Velha de Ródão.

³ Tradução de Hugo Cortez.

“Pelo Tejo, o Portugal marítimo abraça o Portugal agrícola, fundindo numa as duas fisionomias típicas da Nação” (Oliveira Martins).

Não é uma tarefa fácil abordar a questão das embarcações tradicionais portuguesas, porque deparamos com uma grande variedade de barcos em toda a história náutica portuguesa. Essa grande variedade de formas das nossas embarcações deve-se ao estilo próprio de cada estaleiro ou povoação, às funções e às áreas geográficas (mares ou rios) onde eram utilizadas.

O Tejo foi o rio português que nos presenteou com maior variedade e riqueza náutica, desde Vila Velha de Ródão até à sua foz. De facto, a iconografia portuguesa é abundante na representação do porto de Lisboa e do leito do Tejo enxameado de velas de embarcações de variadíssimas tipologias, quer do tráfego fluvial e marítimo quer da pesca. Basta recordar as palavras de Brito Aranha escritas na segunda metade do século XIX para adivinharmos essa grandeza que actividade náutica oferecia ao extenso Mar da Palha, vasto espelho de água, onde se expunham e reflectiam miríades de velas latinas:

“É numerosa e variada a navegação do Tejo. Na frase elegante de um dos nossos mais primorosos escritores, este rio tem sua marinha especial, tão espantosa de barcos o sulcam e cruzam, tão diversa é armação, a forma e a lotação deles, e tão extensa por isso a sua nomenclatura. Entre as embarcações, pois, que pertencem ao Tejo, contam-se os moinhos, as rascas, as faluas, as moletas, os aveiros, as fragatas, os hiates, os varinos, as guigas, os vapores, os botes, os catraios, os escaleres, as canoas, etc.. Muitos destes barcos, todavia, não se limitam à navegação fluvial e aventuram-se, barra em fora, como a rasca que vai carregar o figo nos portos do Algarve, e a moleta, que empregando-se na pescaria, também arma em hiate para desempenhar alguma comissão de comércio. Outros destinam-se tão somente à navegação fluvial, que se chama do Ribatejo. A maior parte das embarcações indicadas procede dos estaleiros do Barreiro e Seixal, cujos moradores também formam, comumente, as suas campanhas, como os habitantes da Trafaria dão o máximo contingente para os serviços da pesca. Os barcos de mais elevada lotação e mais numerosos tripulantes vem, contudo, dos estaleiros de Esposende, da Figueira, do Porto e de outras terras da beiramar do norte do reino. A armação, em geral, quer seja de dois mastros, quer seja de um, como a do varino (...), é com velas latinas” (BRITO ARANHA, A gravura de Madeira em Portugal por João Pedrozo. Lisboa, 1872, p.8).

Pois cada terra portuguesa do litoral (barco do candil, na Nazaré), ou das zonas ribeirinhas (barco rabelo, no Douro, barcas montanheiras, no rio Mondego ou abringel, no Zêzere, Muletas, bateiras, enviadas, faluas, fragatas, barcos de água acima, barcos dos moinhos, barcos dos moios, canoas, botes, botes de fragata... no rio Tejo), construiu os seus barcos típicos, embora a sua especialização e designações específicas se comesçassem a generalizar a partir da época dos Descobrimentos. A propósito deste panorama tão variado e colorido de embarcações espalhadas por todo o território nacional, Ramalho Ortigão, no final do século XIX, afirmava:

“A variedade de formas das nossas embarcações de pesca é fenomenal, e nela se reflecte a alma profundamente marítima do nosso povo, podendo-se afirmar que de dez em dez léguas de costa o barco muda de feição segundo o sentimento estético de cada lugar assim como, por

terra dentro, se modifica de grupo em grupo, como estratificações hereditárias do sentimento étnico, a configuração da cilha, do púcaro, do cesto e do lar”.

A grande riqueza da nossa arte naval deve-se, fundamentalmente, à capacidade inventiva e criativa dos pescadores, marinheiros, carpinteiros navais e calafates.

Durante muito tempo, praticamente até ao período dos Descobrimentos Portugueses, o termo «barca» era utilizado nos barcos do Tejo em sentido geral para designar qualquer tipo de embarcação miúda de tráfego fluvial ou de pesca, como se pode averiguar no Foral de Almada de 1190 na designação da “barca do pescado” e na introdução da *Crónica de D. Fernando de Fernão Lopes* nas barcas de Almada ao lado dos navios que vinham carregar os produtos de exportação - vinho e sal:

“... jaziam mujtas uezes ante a cidade quatro çentos e quinhentos nauios de carregaçom: E estauom aa carrega no rio de Sacauem e aa ponta do Montijo da parte do ribatejo sasemta e sateemta nauios em cada logar, carregando de sall e de uinhos. E por gramde espessura de mujtos nauios que assi jaziam amte a çidade como dizemos, hiam ante as barcas Dalmadaa aportar a Samtos, que he hum grande espaço da çidade, nom podemdo marear perantrelles.”

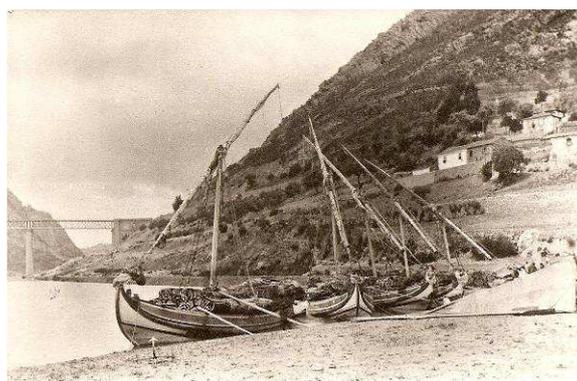
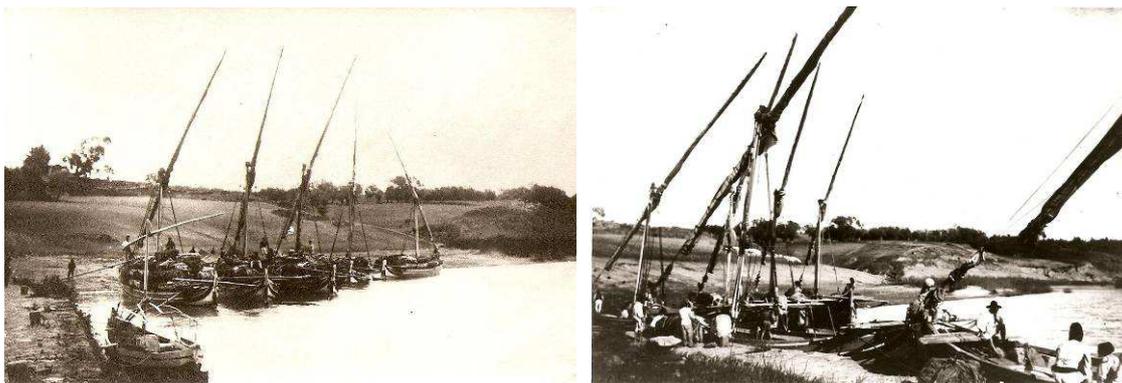
Durante as várias etapas da Expansão Portuguesa quatrocentista e quinhentista, como Quirino da Fonseca concluiu, deram-se várias transformações nas embarcações que os portugueses utilizavam, directa ou indirectamente, na empresa dos Descobrimentos iniciada em 1415, com a conquista de Ceuta:

*“Nas navegações orientadas pelo Infante D. Henrique, empregaram-se primitivamente **barcas**, por certo com velame redondo, e depois utilizaram-se embarcações de maior porte e velame latino, denominadas **barinéis** e **caravelas**, sendo estas últimas que em seguida foram adaptadas e melhoradas para o conseguimento dessa dificultosa navegação”.*

Verifica-se que a partir do início do século XVI, as embarcações do Tejo que recebiam a designação genérica de *barca* começaram-se a diferenciar devido não só às funções a que se destinavam, como também aos percursos de navegação que utilizavam. Subir o Tejo ou percorrer os braços pouco profundos do rio impunha o uso de embarcações de pequeno calado, sem quilha ou de meia quilha, que foram criadas, sabiamente, pelos operários da construção naval que se instalaram nas povoações ribeirinhas do Tejo, nomeadamente, na margem sul do estuário: Porto Brandão, Margueira, Mutela, Amora, Arrentela, Seixal, Barreiro, Gaio, Sarilhos Pequenos, Montijo e Alcochete. Existiram estaleiros navais noutros portos do Tejo, como em Valada, Punhete (Constância), Rossio ao Sul do Tejo (Abrantes).

É então que as embarcações se começam a especializar através da construção de novos tipos adaptados às funções a que se destinam. Assim, no século XVI, de acordo com o *Regimento dos Barqueiros (1572)*, no tráfego fluvial do Tejo, podiam-se identificar os seguintes tipos de embarcações: barca, batel, caravelão, muleta e bateira. A muleta aqui aparece como uma embarcação de transporte de mercadorias e não de pesca como aparecerá mais tarde:

“... toda a barca, carauellão, batel e muleta que carregar volume de palha e lenha de fornos e outra cousa semelhante ...”



Figuras 1 a 4. Embarcações tradicionais no Porto do Tejo (Vila Velha de Ródão). Fonte: Centro Municipal de Cultura e Desenvolvimento de Vila Velha de Ródão e BATISTA, 2001.



Figura 5. O Tejo junto a Constância (Bilhete Postal, 1909).



Figura 6. O Tejo em Abrantes (Bilhete Postal, 1911).

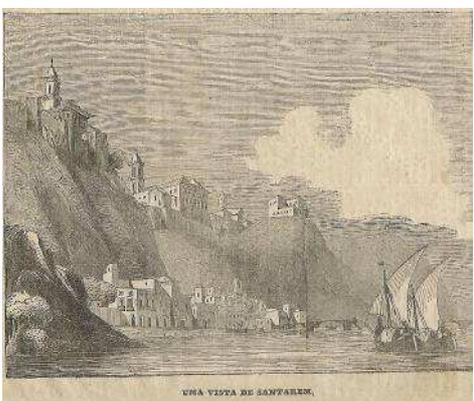


Figura 7. O Tejo junto a Santarém (Panorama, vol. 3, 1839, p. 172)



Figura 8. O Tejo em Santarém (Bilhete Postal, edição de Luiz Filipe Baptista & C.ª, c. 1950).



Figura 9. O Tejo no Ribatejo (foto de Carlos Relvas).

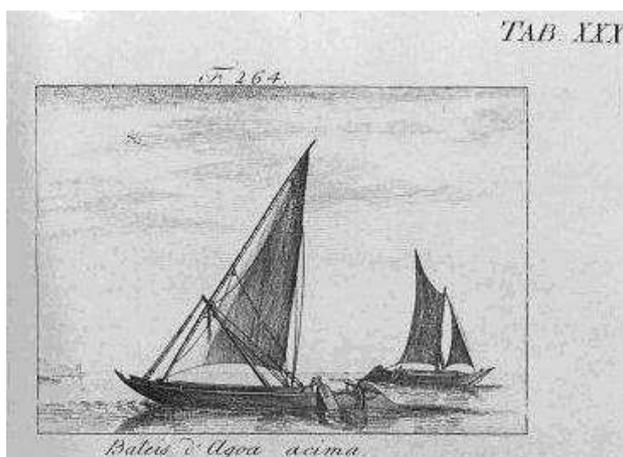


Figura 10. Caderno de Todos os Barcos do Tejo, séc. XVIII.

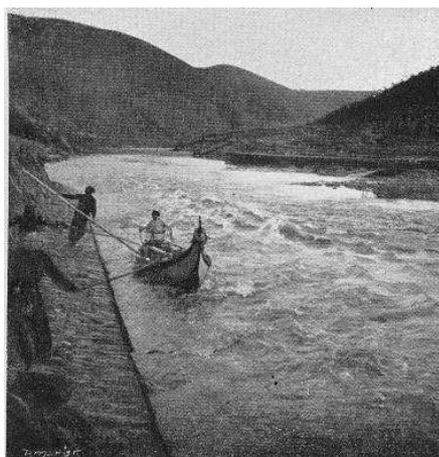


Figura 11. Arribando o Cachão do Cabril, à sirga. (*Tiro e Sport*, n.º 427, 1909).

Em 1552, existiam 1490 barcos de navegação fluvial - barcas e batéis - que serviam a cidade de Lisboa. Nesta mesma época, entravam, anualmente, no porto de Lisboa mil e quinhentas naus e caravelas de todas as partes da cristandade.

Ainda no 1.º quartel do século XVII, Nicolau de Oliveira no “Livro das Grandezas de Lisboa” refere a existência de barcas na pesca marítima:

“E quanta abundancia aja de pescado se pode entender pellas muitas barcas d’Alfama, Cascaes, Cezimbra, Setuual, Peniche, & Eyriceira”.

O aumento do tráfego fluvial devido às novas necessidades logísticas provocadas pela expansão portuguesa conduziu não só ao incremento da construção naval como também à criação de novos tipos de embarcações. A variedade de embarcações do rio Tejo foi aumentando devido

não só às suas novas funções, mas igualmente imposta pelo estilo próprio de cada estaleiro naval ou povoação ribeirinha.

Na verdade, o cenário do Tejo foi, durante séculos, bastante diferente daquele que hoje se pode observar!

Num passado, não muito distante, fragatas, varinos, faluas, botes, canoas e catraios, com suas velas enfunadas, pinturas e tripulação davam cor e vida inconfundível a toda a zona ribeirinha do rio Tejo, como bem documentam gravuras de todas as épocas, fotografias, quadros pictóricos, postais ilustrados e textos de muitos escritores, quer nacionais quer estrangeiros.

Hoje, porém, é tudo bastante diferente. O rio Tejo foi perdendo, ao longo do século XX, o património náutico que, durante séculos, deu vida, movimento, cor, riqueza e, igualmente, alegrias e sofrimentos.

Muletas, bateiras, enviadas, faluas, fragatas, barcos de água acima, barcos dos moinhos, barcos dos moios, canoas, botes, botes de fragata... que encheram o leito e estuário do Tejo, num vaivém permanente que cruzando as suas águas em todos os sentidos, (quase) acabaram. Fragatas e varinos resistiram até quase aos nossos dias. Enquanto os botes e canoas de Sarilhos Pequenos e da Moita vão resistindo, graças a um pequeno grupo de conhecedores e apaixonados deste tipo de património.

Hoje restam memórias que se materializam de várias formas: desde os registos iconográficos (gravuras, desenhos, pinturas, fotografias), as páginas literárias, os modelos e miniaturas até a alguns exemplares que vários municípios ribeirinhos (Seixal, Moita, Alcochete, Vila Franca de Xira, Azambuja) souberam preservar e reutilizar para fins culturais.



Figura 12. Bote de fragata do Tejo, embarcação do Ecomuseu Municipal do Seixal, em Valada, 2007 (Foto do autor do texto).

Bibliografia

AA VV (1995). **Navegando no Tejo**. Lisboa: Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo.

BATISTA, Graça (2001). **Vila Velha de Ródão. Viagens do Olhar**. Vila Velha de Ródão: Centro Municipal de Cultura e Desenvolvimento de Vila Velha de Ródão.

NABAIS, António (1982). **Barcos**. Seixal: Câmara Municipal do Seixal.

NABAIS, António (1994). **Barcos**. In *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas e Associados - Consultores, Lda.

NABAIS, António *et al.* (1995). **Os barcos típicos do Tejo**. *Navegando no Tejo*. Lisboa: Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo. p. 107-117.