



Ano 5; N.º170; Periodicidade (média): semanal

FOLHA INFORMATIVA N.º03-2011

SOBRE ALGUMAS EMBARCAÇÕES QUE NAVEGAVAM NA LAGUNA DE AVEIRO, e não só...

Na Sociedade de Geografia de Lisboa, celebrou-se no mês de Novembro de 2011 o *tradicional Dia Nacional do Mar*. O tema central da comemoração centrou-se na **bateira Aveira**. Foi um acontecimento relevante para o projecto de candidatura da cultura Aveira a património nacional imaterial e da Unesco, que decidimos publicar, relevando a bateira Aveira e uma comunicação.

“Por solicitação da Sociedade de Geografia de Lisboa, a Direção de Filatelia dos CTT – Correios de Portugal, S.A. –, associa-se à celebração do Dia Nacional do Mar deste ano criando graciosamente um carimbo comemorativo, o qual reproduz a silhueta de uma bateira-aveira com a legenda “CTT LISBOA, 2011.11.16”, a qual se reproduz na imagem seguinte, onde a bateira Aveira é a imagem de relevo:



“No dia 16 de Novembro funcionou no átrio da Sociedade de Geografia de Lisboa, um posto de correio *ad hoc* (com duas mesas e duas cadeiras para funcionários dos CTT) para aposição do carimbo comemorativo nas correspondências que lhe foram apresentadas”... A imagem seguinte traduz o momento da abertura formal do posto de correio referido:



“O Instituto Hidrográfico patrocinou a edição de bilhetes-postais para aposição do carimbo comemorativo sobre três temas: “Cartaz do Dia Nacional do Mar de 2011”, “O Projeto da Medalha Comemorativa de 2011” e “A Extensão da Nossa Plataforma Continental”, de acordo com a imagem seguinte onde sobressai a proposta de medalha comemorativa:



Integrado nas comemorações foi realizado um fórum dedicado à temática das bateiras, no qual foram produzidas duas importantes comunicações pelos Arquitectos Fernando Simões Dias e Carlos Mateus de Carvalho.

Decidiu-se publicar esta Folha com a comunicação integral do segundo, deixando para outra oportunidade a apresentação da comunicação do Sr. Arquitecto Fernando Simões Dias.

COMUNICAÇÃO DO ARQUITECTO CARLOS MATEUS DE CARVALHO

AS BATEIRAS

Genealogia, tipologias, distribuição

GENEALOGIA

Tendo como ponto de partida a designação, bateira é uma palavra cuja origem podemos considerar obscura.

O *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, de 1806, define “bateira” como sendo “*embarcação pequena que, a respeito das galés he como o batel a respeito de outros navios*”, de onde podemos concluir só ser menor que o batel.

Fernão Lopes de Castanheda, na *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, livro V, cap. XVIII, refere a bateira como um dos tipos das embarcações de serviço das caravelas, as quais utilizariam para esse fim o batel, a bateira, a barca, ou o esquife, consoante o porte ou o serviço a que a caravela se destinava. Não faz a descrição, mas pela leitura podemos perceber que o seu comprimento varia entre os 9,75m e os 6,75m, comprimentos dados para o batel e o esquife.

Sobre a palavra em si, nada encontrámos de relevante em outras fontes ou dicionários.

Não queremos especular sobre origens em vocábulos latinos ou árabes, embora sejamos tentados a encontrar raízes no castelhano arabizado “batea” (embarcação em forma de masseira), “bateia” (vaso de madeira em forma de gamela), ou em “bateiro” ou “água bateira”, nome da água que cobre superficialmente os arrozais.

O sufixo “-eira”, como instrumento de acção, e que se encontra na origem dos nomes de outras embarcações da Ria (moliceiro, saleiro, erveira) não deverá estar na sua origem, a menos que resulte do verbo “bater” no sentido de “explorar”, ou do português antigo “bate” (arroz com casca). Deixamos em aberto o assunto da origem do nome, embora seja um dos nossos temas de pesquisa. Ainda no campo das dúvidas, abordemos a origem da embarcação.

De Jaime Cortesão a Octávio Lixa Filgueiras, passando por Rocha Madahil, Luiz de Magalhães ou Domingos José de Castro, foram vários os investigadores que tentaram encontrar uma linhagem para as embarcações da laguna de Aveiro, incluindo as suas afins da vizinha orla costeira.

Difícil tarefa, pois são poucas e recentes as provas documentais, iconográficas e escritas. A ausência de achados arqueológicos também não ajuda a investigação. Ficam-nos as conjecturas, e as inerentes controvérsias.

De todas as hipóteses formuladas sobre as origens, Lixa Filgueiras adianta a mais bem fundamentada, traçando um percurso com origem na longínqua Suméria. Embora consideremos este exercício de enorme valor intelectual, não partilhamos a sua teoria.

Nunca nos aventurámos em teses genealógicas, pois o nosso trabalho sobre as embarcações tradicionais portuguesas baseia-se nos sistemas construtivos. Mas a tentação é sempre muita, e não enjeitamos algumas reflexões.

Aventuremo-nos.

Começando pelas rotas de povoamento local, como é que se deram as primeiras ocupações humanas? Terão sido por via marítima ou por via terrestre?

No primeiro caso, a rota de migração mais provável poderá ter ocorrido a partir da antiga Tartessos, colocando a origem dos barcos de Aveiro na linha de influência fenícia através dos Túrdulos (fig. 1). A posterior influência árabe não é credível, porque os árabes do Mediterrâneo, conforme refere James Hornell em *Water Transport*, seguiram os ensinamentos de gregos e fenícios.



figura 1 – Rotas das possíveis influências externas na evolução dos barcos de Aveiro

Quanto a influências pós-fixação, a céltica é uma via possível. As deslocações até estas paragens de povos da actual Irlanda, em barcos de couro, poderão ter deixado algumas influências, tal como a utilização de remos de cágado, que ainda hoje perduram nas tipologias aveirenses.

Mas se a via de fixação das populações não foi a marítima, certamente desenvolveram tecnologias próprias para se deslocarem nas águas do então estuário. De que material seriam feitos esses engenhos? Peles? Fibras? Madeira? Estrabão diz-nos que os Lusitanos usavam odres, e outros engenhos de couro, para atravessar os cursos de água, tecnologia possivelmente adquirida durante as Guerras Púnicas quando integraram as legiões de Aníbal. Há também a hipótese de terem usado

jangadas de fibras, como ainda hoje encontramos em S. Torpes no litoral alentejano. Pirogas monóxilas poderão ter existido, ou co-existido, a par de outras tipologias (fig. 2).

Deixamos em aberto, tanto as possibilidades da origem mediterrânica ou céltica, como a de desenvolvimento local, estando em crer que esta seja a mais provável.

Antes da formação da laguna, os nossos antepassados foram confrontados com o meio aquático e o modo de o vencer e utilizar. Essas populações, predominantemente terrenhas, dedicavam ao campo a sua principal actividade. Circundados por rios e canais, cedo tiveram de criar os veículos que lhes facilitassem as deslocações. O barco surge como resposta, e a pesca vem por arrasto ou complemento económico da actividade agrícola.

Embora a tecnologia de construção naval mais básica seja a de barcos de fundo chato, não faria sentido a introdução de barcos de quilha em meio que obriga a fracos calados. Neste caso, o fundo chato não é um primitivismo, mas sim uma necessidade, que se torna mais importante a partir da altura em que a laguna se começou a formar.



figura 2 – Alguns tipos de embarcações primitivas

TIPOLOGIAS

As mais antigas descrições e gravuras que permitem identificação tipológica, aparecem só no século XIX, e referem-se a embarcações de madeira, mais propriamente de tábua serrada.

No *Inquérito Industrial de 1890*, encontramos o que julgamos ser a primeira representação técnica de uma bateira (fig. 3). Em 1891, Baldaque da Silva, no *Estado Actual das Pescas em Portugal*, apresenta várias gravuras de embarcações de Aveiro, mas sem rigor técnico. Só em 1943, data do início da publicação dos *Estudos Etnográficos – Aveiro*, coordenado por Domingos José de Castro, é que as embarcações desta região serão abordadas com descrições criteriosas, com indicação de

escala, vistas laterais e corte a nível da caverna mestra. Estes desenhos, embora careçam de rigor técnico e levantem algumas dúvidas em certas tipologias, são um dos principais documentos que permitem um estudo sério sobre as bateiras e demais embarcações da mesma família. Seguiram-se textos de investigação da autoria de Luiz de Magalhães, Eduardo Lamy Laranjeira, António Rocha Madahil, Octávio Lixa Filgueiras e Ana Maria Lopes, complementados com fotografias, gravuras e desenhos, e identificando as várias tipologias de bateiras e suas derivadas. Henrique Maufroy de Seixas (n. 1886, f. 1948), no que podemos classificar de uma aventura cultural sem par, documenta através de uma colecção de desenhos, fotografias e modelos realizados por diversos desenhadores e artifices, o maior espólio das nossas embarcações tradicionais. A ele devemos a recolha de vistas e planos geométricos de algumas bateiras de Aveiro e do Tejo. Essa colecção foi enriquecida nos nossos dias, com outros levantamentos de António Marques da Silva, e editados em *Bateiras da Ria de Aveiro*, com texto de Ana Maria Lopes. Recentemente, Senos da Fonseca publica *Embarcações que tiveram berço na Laguna*, e num rasgo de modernidade, apresenta-nos versões tridimensionais informatizadas das principais tipologias dos barcos da família aveirense.

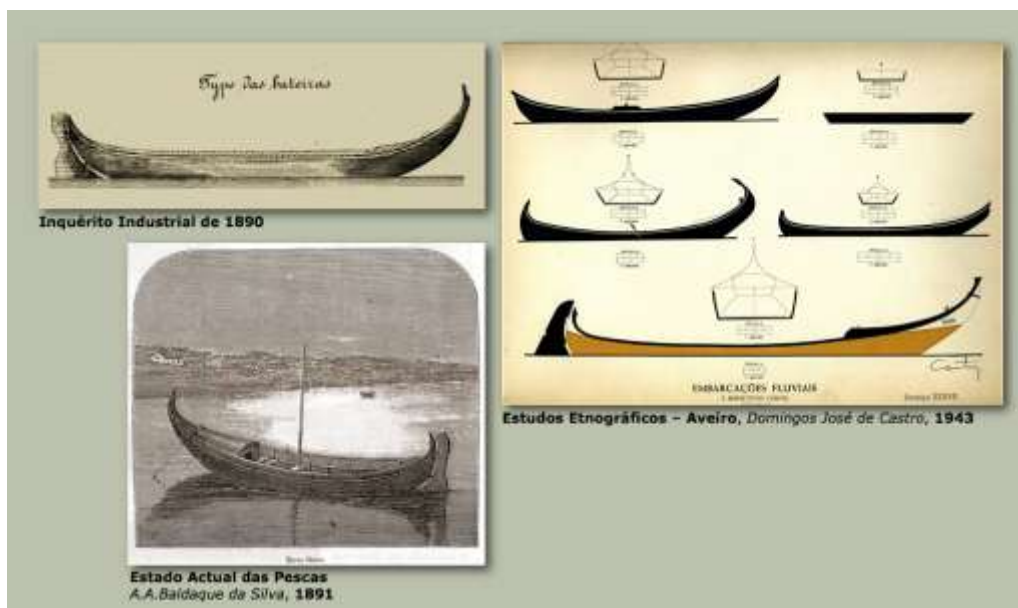


figura 3 – Apontamentos de representações de bateiras.

Feita esta introdução sobre a documentação técnica e gráfica de que podemos dispor, passemos a responder à questão, *o que são bateiras?*

Tecnicamente, uma bateira é uma embarcação de duas proas (roda de proa e cadaste curvos), com fundo chato e de forma lanceolada, costados de tábuas lisas pregadas a uma estrutura de balizas fixas ao fundo, cinta exterior e sem draga, e com um pequeno coberto de proa. Move-se a remos e (ou) à vara, por vezes à vela, montando neste caso, leme manobrado por xarolo e gualdropes. O seu comprimento varia entre os 4 e os 14 metros.

Mas um problema de nomenclatura poder-se-á levantar.

Uma análise aprofundada de todas as embarcações tradicionais portuguesas, leva-nos a descobrir que em Âncora e Coura existiram embarcações com popa de painel denominadas bateiras, e que em Buarcos, as chamadas bateiras, aparentavam uma forma menos elegante e tinham cadaste recto (fig.4). No alto Tejo, na região de Abrantes, Belver, há uma bateira com roda de proa muito lançada e painel de popa, e em Constância, a bateira é muito semelhante a esta, mas mais rudimentar. Na lagoa de Óbidos, o barco de pesca local era denominado bateira, mas a sua construção é de popa larga, prolongamento do fundo, como nas netas da Nazaré e nas chatas do Alcoa, diferindo em todos os pormenores construtivos das de Aveiro. Conforme gravura de João de Souza, no *Caderno de todos os barcos do Tejo*, vemos em 1785 um modelo de bateira de Porto Brandão com casco semelhante ao das outras embarcações desse rio, com quilha, beque, leme de xarolo, e armando carangueja e estai. Na Biblioteca da Sociedade de Geografia, existe uma colecção de desenhos inéditos de 1882, de autor desconhecido, em que vemos entre as várias embarcações que existiam no Tejo ou o frequentavam, a “bateira de arrastar do Barreiro”, e que se assemelha ao bote da tartaranha. Esperamos brevemente estudar esta colecção e publicar as conclusões. Em 1893, o Comandante Pinto Basto, ilustra no texto *As embarcações que navegam no Tejo*, uma bateira que nada tem a ver com as antecedentes. Aparenta um comprimento entre os 20 e 25 metros, casco semelhante ao das fragatas, vela de carangueja, gurupés, duas velas de estai, e leme de cana.

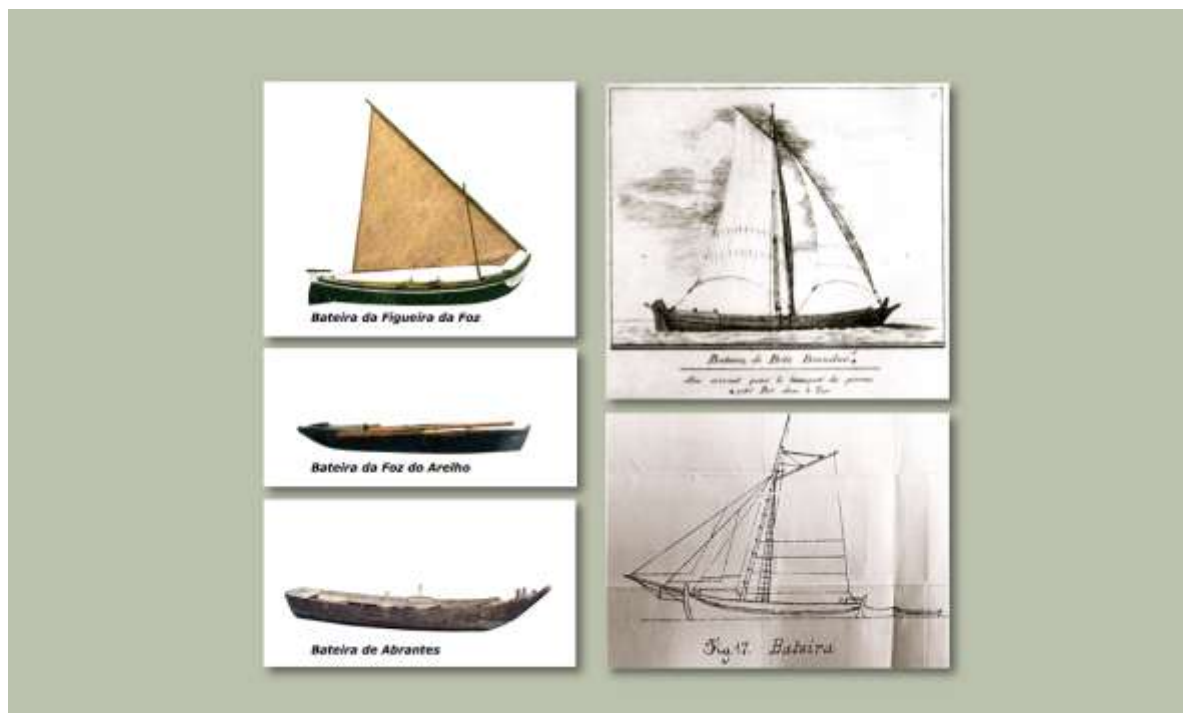


figura 4 – Embarcações com a denominação de bateiras, mas de tipologia diferente das de Aveiro.

Surge-nos então a pergunta: o que é, *realmente*, uma bateira?

Mantemos a definição já dada, e partimos da presunção de que os exemplos referidos fora da zona de Aveiro, sejam denominações atribuídas por extensão ou aculturação.

A classificação tipológica das embarcações pode ser encarada segundo várias perspectivas, tais como a cultural, a geográfica, a funcional, a construtiva, ou outras.

Culturalmente, e no panorama da globalidade dos nossos barcos tradicionais, as bateiras da laguna de Aveiro constituem por si só uma unidade cultural. Lixa Filgueiras, seguindo uma classificação avançada por Dick e Júlio Ibarra Grasso em *Breve História de la Navegación Primitiva*, denomina-as como “canoas de tábuas”.

Para além desta classificação cultural, podemos encarar uma classificação funcional (fig. 5), como fizeram Domingos José de Castro e Luiz de Magalhães. Para o primeiro destes autores, há uma divisão em “bateiras de pesca marítima”, “bateiras de pesca lagunar” e “bateiras fluviais”. Luiz de Magalhães refere-se apenas às bateiras lagunares, e classifica-as pelas suas actividades em dois grupos: “transporte fluvial da pesca marítima”, e “pesca fluvial”.

Desta classificação tipológica de cariz funcional, ressaltam diferenças nos dois autores, a que não serão alheios o conceito da própria classificação, e eventualmente as fontes de informação. Esta é uma das maiores dificuldades na investigação sobre embarcações tradicionais. Para a mesma embarcação podemos encontrar nomes diferentes, atribuídos por pessoas distintas, em locais próximos, com a mesma ou outras funções.

Outro tipo de classificação tipológica será a da localização geográfica. Embora no caso das bateiras da Ria todas co-existam na mesma zona geográfica, podemos criar divisões regionais. As bateiras de Salreu, Canelas, pertencem a um grupo diferente das da Murtosa ou Ílhavo, tanto pelas funções como pelos detalhes construtivos e decorativos.

Olhemos agora para um método de classificação baseado no espaço geográfico e nos detalhes construtivos, utilizado por Senos da Fonseca. Para este investigador, as bateiras classificam-se em “bateiras da borda” (ou “bateiras de mar”) e “bateiras de águas interiores”.

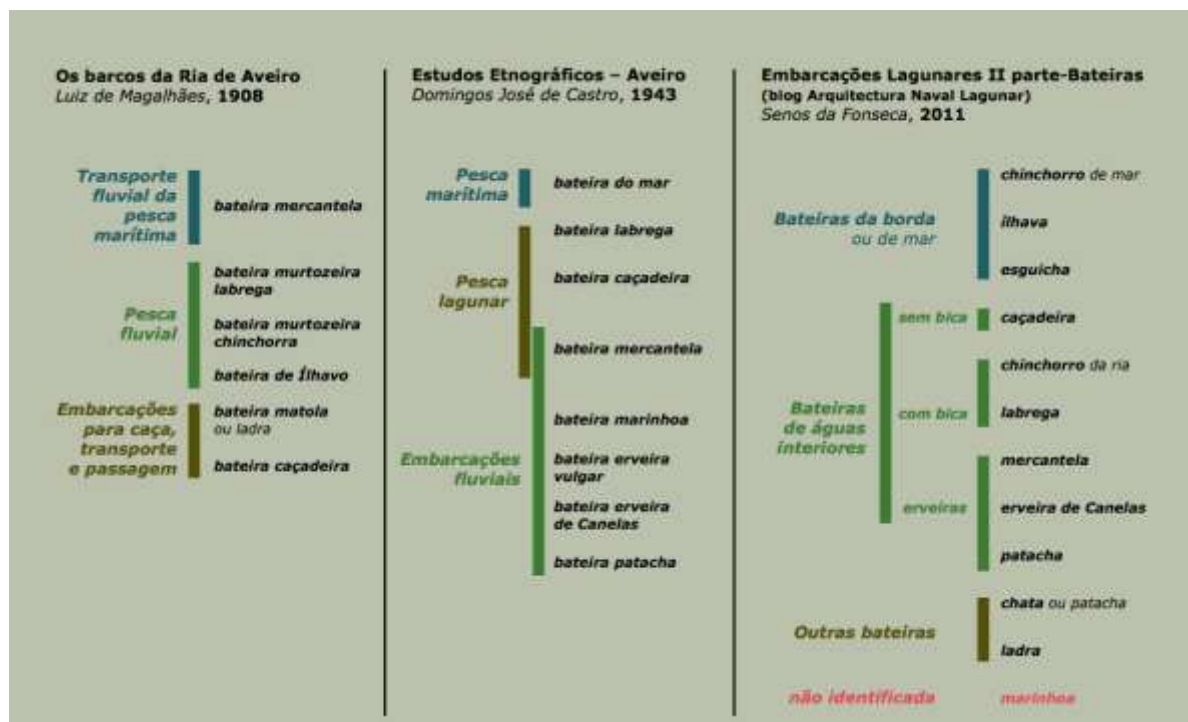


figura 5 – Classificação funcional das bateiras, segundo vários autores.

Deixámos para o final a nossa opinião sobre a classificação tipológica, pois ela é de âmbito mais vasto, uma vez que se insere num trabalho de reflexão global que temos vindo a desenvolver. Baseia-se num método taxonómico, tomando como ponto de partida os processos construtivos. Os fundamentos estão expressos na nossa comunicação “*Embarcações Tradicionais Portuguesas: Uma proposta de classificação tipológica*”, apresentada em 2008 em Ílhavo no “Simpósio Octávio Lixa Filgueiras, Arquitecto de Culturas Marítimas”.

O método classificativo não está em fase definitiva, pois a síntese trata as mais de duzentas embarcações que até à data conseguimos listar, e estamos ainda nas fases de estudo e desenho. Segundo o nosso método classificativo, as bateiras pertencem ao reino dos “engenhos de navegar”, à divisão “barcos”, à classe “de esqueleto”, à ordem “fundo chato”, à família “duas proas”, ao género “proa e cadaste curvos”. Seguem-se as espécies, com a enumeração das embarcações, mas aqui iremos mais longe, pois a acrescentar às bateiras geograficamente localizadas na zona de Aveiro, vamos também considerar as da diáspora.

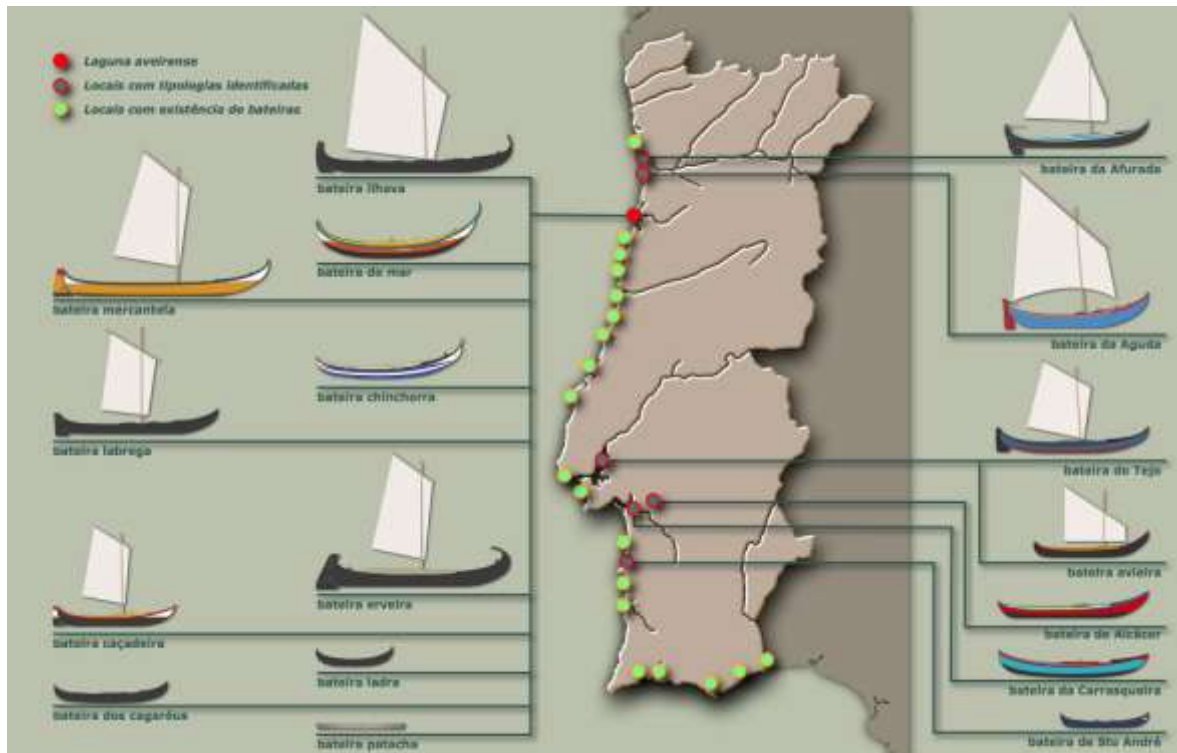
DISTRIBUIÇÃO

Os pescadores, principalmente os de Ílhavo, viajaram ao longo do nosso litoral, onde estabeleceram colónias, de preferência em estuários (fig. 6).

Da Afurada até à foz do Guadiana, encontramos diversos tipos de bateiras, que se no método construtivo seguem em traços gerais as de Aveiro, diferem nos pormenores. Consoante a utilização

e as condições de navegação, os pescadores viram-se obrigados a alterar as formas das proas, a disposição interior, o número de remos, a forma de leme, ou o aparelho vélico.

Para melhor interpretação, apresentamos um mapa, no qual se pode ver a distribuição e localização das diferentes espécies de bateiras, tanto de Aveiro como de outros locais, assim como as suas designações.



*figura 6 – Tipologias das bateiras de Aveiro e suas derivadas.
Localização dos sítios da nossa costa onde se encontravam.*

Em modo de conclusão, referiremos apenas que em oposição à enorme complexidade das suas origens, têm uma construção muito simplificada.

O método de construção assenta numa prancha central, base de formação do fundo lanceolado, a que se acrescentam algumas pranchas laterais, ficando os vazios por preencher na fase de finalização. Sobre este fundo inacabado são pregadas as balizas, constituídas por duas peças, em que uma delas forma caverna e braço, e a outra é só braço. Note-se que uma única bateira, a chamada dos “cagaréus”, apresenta balizas diferentes, do tipo embaraçado. Colocada a estrutura, inicia-se a construção do costado pela tábuas de verdegar, que vai formar a borda. As tábuas de costado seguem sempre na horizontal, e as amuras e alhetas são completadas com pequenas peças de remate.

Finalizado o costado, será cintado em todo o comprimento pelo verdugo. No caso das caçadeiras, esta cinta é mais horizontal na proa, formando o bico, enquanto nas outras vai curvar até à bica. A estrutura interior resume-se a uma sarreta, ao traste, e a alguma eventual antepara. Na proa existe um barrote transversal, que vai sustentar o coberto ou tilha, e que é constituído por tábuas que podem ser em espinha ou paralelas, consoante as espécies, assim como a forma da bica de proa.

A bateira “patacha”, predominante na Pateira de Fermentelos, tem apenas uma tábua de costado, sendo por isso muita baixa. A sua forma, muito primitiva, leva-nos a crer que estaremos perante o modelo mais antigo, e a partir do qual, teriam evoluído todas as outras. Não descartamos a hipótese de esta bateira ser uma evolução de formas mais antigas, em couro ou fibras, ou mesmo de pirogas monóxilas simples ou de fundo alargado.

Outras embarcações são também englobadas no grupo cultural das “canoas de tábuas”, tais como as barcas do Mondego. Pela sua aparente similitude formal, poderiam ser consideradas bateiras, mas não o são, pois o método construtivo é radicalmente diferente.

Carlos Mateus de Carvalho, arquitecto

Sociedade de Geografia de Lisboa

Lisboa, 16 de Novembro de 2011

BIBLIOGRAFIA

BALDAQUE da SILVA, A. A.

1891 – Estado Actual das Pescas em Portugal, *ed. Imprensa Nacional, Lisboa.*

CARVALHO, Carlos Mateus de

2009 – Embarcações Tradicionais Portuguesas: Uma proposta de classificação tipológica, *em Octávio Lixa Filgueiras, Arquitecto de Culturas Marítimas, ed. Âncora, Lisboa.*

CASTRO, Domingos José de

1943 – Estudos Etnográficos - Aveiro, Tomo IV, *ed. Instituto para a Alta Cultura, Lisboa.*

FILGUEIRAS, Octávio Lixa

1962 – Barcos, *em A Arte Popular em Portugal, vol. II, cap. VIII, ed. Verbo, Lisboa.*

1965 – Barcos da Costa Norte, sua contribuição no estudo de áreas culturais, *separata das Actas do III Colóquio Portuense de Arqueologia, Porto.*

1975 – Comentários técnicos da Tese do Moçarabismo Náutico, *Centro de Estudos de Marinha, Lisboa.*

1980 – The decline of portuguese regional boats, *ed. National Maritime Museum, Maritime Monographs and Reports, nº 47, London.*

1981 – Barcos de Pesca de Portugal, *Centro de Estudos de Cartografia Antiga, vol. CXXXVIII, série "Separatas", Coimbra.*

FONSECA, J. Senos da

2011 – Embarcações que tiveram berço na Laguna, *ed. Papiro Editora, Porto.*

HORNELL, James

1970 – Water Transport, origins & early evolution, *ed. David & Charles: Newton Abbot, London.*

IBARRA GRASSO, Dick e Júlio

1955 – Breve História de la Navegación Primitiva, *ed. Doxa S.A. Editores, Buenos Aires.*

INQUÉRITO INDUSTRIAL DE 1890 – A pesca

LOPES, Ana Maria

1997 – Moliceiros - A Memória da Ria, *ed. Edições Quetzal, Lisboa.*

MAGALHÃES, Luiz de

1908 – Os Barcos da Ria de Aveiro, *em Portugália, Tomo II, fasc. I, Porto.*

MERRIEN, Jean

1957 – La Grande Histoire des Bateaux, *ed. Éditions Denoël, Paris.*

OLIVEIRA, Ernesto Veiga de, GALHANO, Fernando, PEREIRA, Benjamim

1975 – Actividades Agro-Marítimas em Portugal, *ed. Instituto de Alta Cultura – Centro de Estudos de Etnologia, Lisboa.*

PINTO BASTO, A. J.

1893 – As Embarcações que Navegam no Tejo, *em Revista do Exército e da Armada, vol I, Lisboa.*

SEIXAS, Henrique Maufroy de

Colecção de planos e modelos de embarcações tradicionais portuguesas, Museu de Marinha, Lisboa.

SOUZA, João de

1785 – Caderno de todos os barcos do Tejo, *edição fac-similada da Câmara Municipal de Lisboa, 1982, Lisboa.*

SILVA, António Marques da, LOPES, Ana Maria

2011 – Bateiras da Ria de Aveiro, *ed. Câmara Municipal de Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo, Ílhavo.*



figura 7 - O autor, no decurso da sua comunicação, na Sociedade de Geografia de Lisboa