

NOTÍCIAS DA LANCHÇA

ORGÃO INFORMATIVO DA CONSTRUÇÃO DA LANCHÇA POVEIRA DO ALTO

NÓS SABEMOS QUE O SONHO É UMA CONSTANTE DA VIDA!

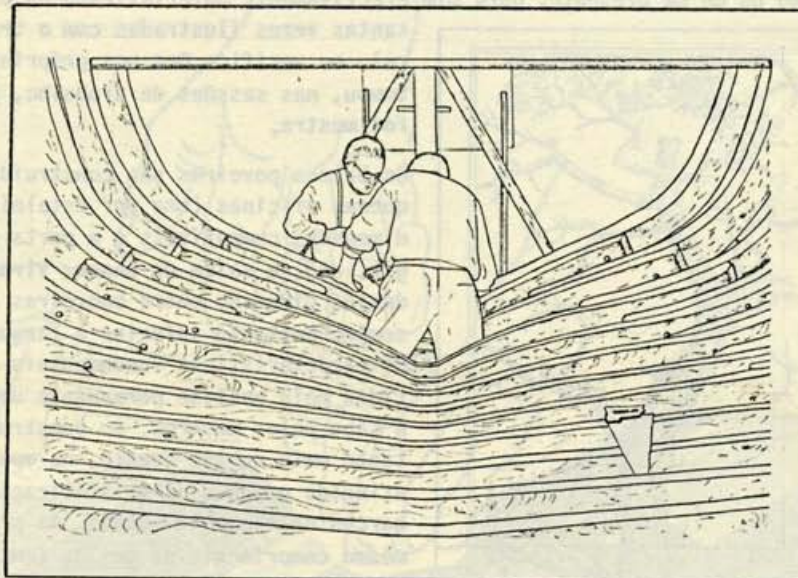
Deu-se a forma ao Sonho e ao Desejo. Afeiçãoaram-se as mãos às ferramentas. Soprou forte o estimulante vento norte da vontade colectiva. Das vontades, que se uniram sem barreiras fazendo renascer, num frémto longínquo e esquecido, aquela velha alma da Póvoa construtora e solidária.

Soube o Clube Naval Povoense honrar os seus pergaminhos, que o corpo da cidade tão significativamente evoca e testemunha, ousando assumir a concretização de um Sonho, que é bem o símbolo vivo e imorredouro da nossa memória colectiva.

Soube a Câmara conceder os apoios de um Poder que é de todos e onde todos se sentem ouvidos. Saberão, certamente, da Póvoa, cooperar nes começa, levantada a águas e aprumada a ro-desenho curvilíneo a primeiras cavernas primeiras linhas mes-pulsando sob a pele do Lancha Poveira do Alto.

Ao Museu Municipal de da Póvoa de Varzim, que cumpre a missão de cientfficamente a tante espécime naval da dar, sobretudo, da sua e da sua viva e dinâmica E não nos encontramos mos com a colaboração do lista português em navais - Prof. Arqtº.

- que tanto tem vindo a enriquecer a já extensa bibliografia marfítima poveira.



Etnografia e História Santos Graça fundou, acompanhar, cultural e construção de tão impor costa portuguesa. Cui-preservação museológica utilização futura. sós nesta tarefa! Conta mais reputado especia-etnologia e arqueologia Octávio Lixa Filqueiras

Outros museus, portugueses e estrangeiros, estão atentos ao nosso trabalho, reconhecendo a sua validade e interesse. Destacamos, entre outros, o Museu de Marinha, em Lisboa, o Deutsches Schiffahrtsmuseum, em Bremerhaven, no Mar do Norte, e o Musee du Bateau, em Douarnenez, na Bretanha.

Ao nosso Museu compete, com a imprescindível colaboração da nossa autarquia (a que o Museu pertence), solucionar o problema da salvaguarda futura da Lancha Poveira, através da criação de um espaço museológico, adequado à qualificada apresentação pública da embarcação, em boas condições técnicas de conservação preventiva e, ao mesmo tempo, funcionalmente ajustado às condições e exigências de um Museu Vivo, que torne possível a deslocação e mobilidade de uma Lancha do Alto que está a ser construída para Navegar.

Ao Poder e às altas instâncias do Estado e da Governança cabe, de maneira inequívoca, reflectir sobre o percurso deste velho sonho de todos os Poveiros, não perdendo nunca de vista o sentido e a importância das pequenas contri-buições locais na grande gesta, nacional e universal, dos Descobrimentos que, neste momento, com tanta pompa e circunstância, se comemoram.

Neste contexto lembro, uma vez mais, as características de um Projecto que não surge isolado da realidade histórica e cultural portuguesa. Nele se funde e harmoniza o estudo e o conhecimento da sobrevivência de algumas técnicas e práticas dos mestres quinhentistas da Ribeira das Haus, seguidas pelos construtores de pequenas embarcações na Póvoa de Varzim e em Vila do Conde.

A identidade da nossa comunidade marítima tem na Lancha Poveira do Alto um dos seus símbolos mais expressivos e luminosos. É a imagem imperecível das "lanchas poveiras a saírem da barra por entre ondas e gaivotas" que consubstância e assinala a Memória da viagem e da diáspora, das técnicas de construção naval, da faina piscatória e das artes de velejar dos pescadores poveiros.

Em 27 de Fevereiro de 1991, quase um século depois da tragédia marítima que enlutou a nossa gente, nenhuma frase ou palavra poderá exprimir melhor os sentimentos e as imagens da Póvoa Marítima e Piscatória do que a "Ladaíña das Lanchas" de António Nobre, cuja força poética não pode deixar de augurar um magnífico futuro para este símbolo vivo do nosso Passado.

OS MILAGRES DA MÃO

Há cerca de sessenta anos existiam três estaleiros na Póvoa de Varzim. Hoje não há nenhum. O último mestre, o Sr. Joaquim Gonçalves Braz, actualmente com 79 anos, abandonou a sua arte no ano passado. Dos seus oficiais, dois estabeleceram-se nas Cachinas e outro é técnico muito considerado, em Lourenço Marques. Mas ninguém lhe tomou conta do estaleiro e a sua oficina, que era alugada, acabará naturalmente por ser absorvida pelas transformações do casario que a evolução do porto de pesca tem acusado. Foi nessa oficina, com as marcas do abandono um pouco atenuadas pelas visitas duma bichana de rara fidelidade (e ninhada em perspectiva), foi aí, e depois na praia, que coligi estas notas após longas conversas em que a paciência de mestre Joaquim, posta a dura prova, veio demonstrar como se conseguem milagres dum parentesco de linguagem, de afinidades de gosto. Admitamos, em sua atenção, que os tempos verbais serão os de um presente, para mim efectivamente materializado no pormenor de todas as explicações,

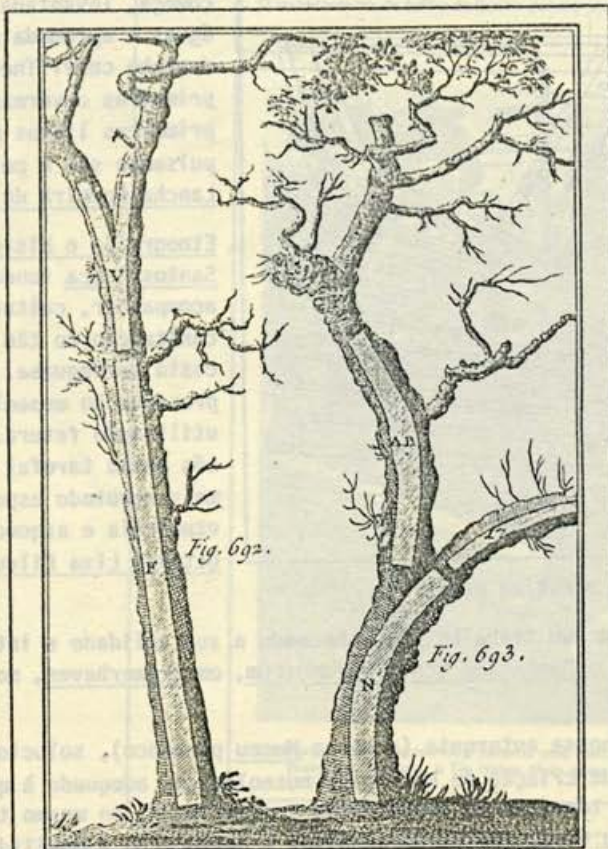
tantas vezes ilustradas com o traçado das peças em tamanho natural, ou verificações nos próprios barcos; e no interesse que ele tomou, nas sessões de trabalho, preciosas lições de que, também, foi mestre.

Os barcos poveiros são construídos na praia, com o apoio de pequenas oficinas (uma por estaleiro), ou nestas, se o salão tem dimensões compatíveis e a porta dá passagem - o que poderá exigir, até, a saída do casco, virado de lado, para contrapor à reduzida dimensão entre ombreiras a sua menor dimensão, a altura - sempre bastante inferior à largura.

As características fundamentais que lhes definem o tipo são mantidas pela análise permanente de forma e dimensionamento, levada a cabo pelos mestres, ao construírem; mas pressupondo valorização tanto mais subtil quanto, na aparência a evolução formal teria atingido o ponto da cristalização. Com efeito, não há sequer dois barcos exactamente iguais. As próprias encomendas para barcos do mesmo comprimento de quilha (em palmos) poderão incluir uma recomendação para maior ou menor largura; tais diferenças, ainda que mínimas, não passam despercebidas aos olhos entendidos - os dos mestres carpinteiros e os dos seus clientes...

É só a partir da compreensão desta óptica de base que se chegará a peceber um trabalho de maestria numa obra em que tantas vezes teremos de falar nas fôrmas. Quase por estas começaremos: senão ao tratarmos da quilha, pelo menos, logo a seguir, para o traçado da roda da proa, e do cadasto.

A quilha, de sobro conforme já se disse e repetiu, tem secção rectangular e desenvolve-se a direito, sem tosado; na vizinhança do couce a altura reforça-se-lhe progressivamente, para ter mão na samblagem do cadasto, aproveitando-se para o efeito a própria gana da raiz do sobreiro. Só depois de rompida pelo uso é que a provêm com um sobressano (inexplicavelmente crismado de sobre-quilha); mas mesmo assim, se bastar um simples remendo, em vez da sobrequilha colocam-lhe uma labaça "no sítio onde faz cova".



(de L'Encyclopedie Méthodique)

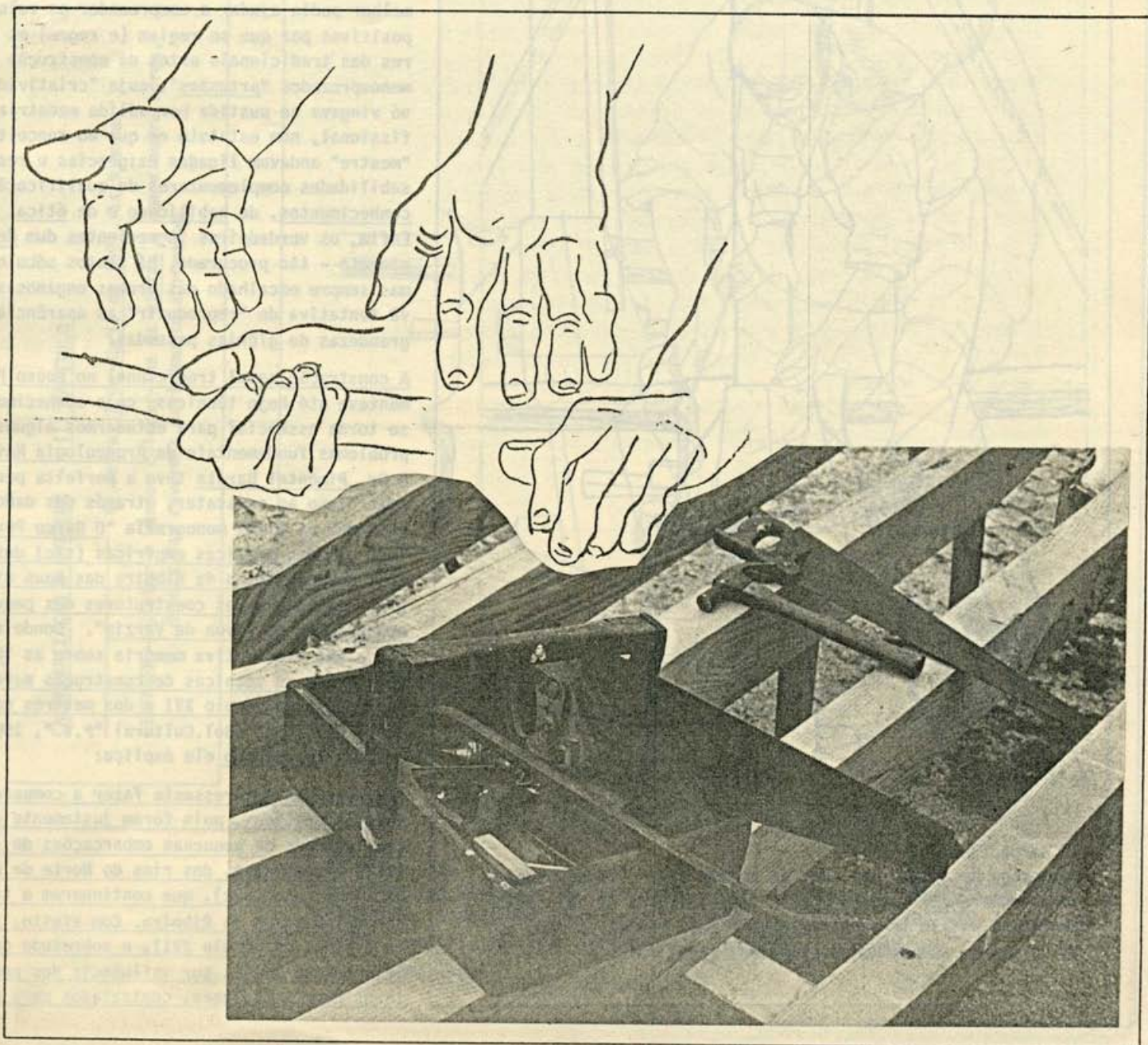
A madeira de volta (ou paus de volta), e as picas, aproveitam as formas naturais dos troncos (e raízes) das árvores que "formam o torto" mais aproximado aos perfis que se pretendem, subordinados às cercas de entrada e saída de água do barco.

A pregagem destas peças é pelas faces laterais e de viés, com os pregos desencontrados - alternadamente a uma e a outra face -, entrando-lhes as cabeças em entalhes: "desta maneira não empacha, ao varar". Os extremos das sobrequilhas ficam sujeitos por entalhes de dentes triangulares. Quando a quilha não pode ser tirada de um único pau, as junções pelos topos, de escarva lavada, apresentam a particularidade de possuírem um talão superior que tapa a junta (vertical) formada pelas faces em contacto da escarva propriamente dita. Alongando-se a junção pelo espaço compreendido entre eixos de duas cavernas vizinhas, uma delas serve de matajuntas, ao encontro do talão que, junto à parte inferior da tábua de resbordo e vedado com uma cavilha de água.

No traçado da roda de proa e do cadasto usam-se fôrmas próprias. A do cadasto consiste num esquadro de duas réguas fixas sob o ângulo da sua inserção na quilha; a régua correspondente ao cadasto apresenta as marcações para as cintas - variáveis conforme o tamanho dos barcos. A da roda de proa, tem no seguimento da régua de alinhamento com a quilha, uma outra peça de madeira que dá o lançamento apropriado; nesta, igualmente estão marcadas as cintas. Por este processo se obtêm os perfis exteriores; o resto do traçado completa-se logo a seguir, pois basta contar com as larguras atribuíveis para cada caso, elementos que o mestre sabe de cor e salteado. Como estas duas peças complementares da quilha são de pinho, depois de prontas recortam-se-lhes as escarvas que, depois, se transportam para aquela, por risco directo. Escarvas à navio, correspondem às junções de ganzepe (sem chaveta), acavilhadas (em V.Chã usam escarva lavada no patilhão).

Ainda na oficina, portanto antes do início da montagem, abrem-se os alefrizes, de que, mais adiante, voltaremos a falar, em pormenor, aguçando-se um pouco o perfil (em secção) dos madeiros que fenderem as águas - roda da proa e cadasto - pois ambos levam torna.

Octávio Lixa Filqueiras (1964)



"E VÓS, Ó COISAS NAVAIS, MEUS VELHOS BRINQUEDOS DE SONHO!"

"Não se podendo entender as grandes fases da expansão civilizadora no mundo "en vase clos", aquela que nos coube impulsionar apresenta um quadro de herança de tradições e de abertura responsável e inteligente ao que havia de "melhor" na época, que seria estultícia imaginar outra situação que não a de termos sido, por uma vez, a "ponta de lança" da corrente que definia a "política" mais geral, dentro do "mundo" em que nos encontramos inseridos.

Para além da abordagem dessa matéria tão complexa, também o enfoque dos reflexos das múltiplas contribuições culturais no campo da Arquitetura Naval, em sítio geográfico tão especificamente votado a ser ponto de encontro de povos e civilizações os mais diversos, como é a nesga de terra em que nascemos, já o tentara também noutras oportunidades.

Estabelecer a síntese das posições assumidas nesses ensaios de análise, actualizando a informação, eis o que se me oferecia fazer agora. Tanto mais que a moda do "Pós-Modernismo", trazendo subjacente a necessidade da denúncia dos exageros míticos do cientismo e do tecnicismo melhor podia ajudar a compreender os valores positivos por que se regiam (e regem) os autores das tradicionais artes da construção - os menosprezados "artesãos", cuja "criatividade" só vingava se sustida por sólida maestria profissional, num estatuto em que ao conceito de "mestre" andavam ligadas exigências e responsabilidades complementares de qualificação de conhecimentos, de habilidade e de ética.

Enfim, os verdadeiros ingredientes dum Renascimento - tão procurado, há tantos séculos, mas sempre enalhado nas brumas enganosas da vã tentativa de "reproduzir" as aparências das grandezas de glórias passadas.

A construção naval tradicional no nosso País manteve até hoje técnicas, cujo conhecimento se torna essencial para estudarmos alguns dos problemas fundamentais da Arqueologia Naval. O Dr. Pimentel Barata teve a perfeita percepção disso ao constatar, através dos dados registados na minha monografia "O Barco Poveiro", "que algumas práticas empíricas (sic) dos Mestres Quinhentistas da Ribeira das Naus ainda eram seguidos pelos construtores das pequenas embarcações da Póvoa de Varzim". Donde resultou a sua elucidativa memória sobre as "Relações entre as técnicas de construção naval portuguesa do século XVI e dos mestres construtores poveiros" (Bol.Cultural "P.V.", 1968), em cuja Introdução ele explica:

"Pareceu-nos interessante fazer a comparação de tais práticas, pois foram justamente estes construtores de pequenas embarcações do litoral e ribeirinhas, dos rios do Norte de Portugal e do Tejo (sic), que continuaram a tradição dos Mestres da Ribeira. Com efeito, já para o final do século XVII, e sobretudo durante o século XVIII, por influência dos construtores navais ingleses, contratados para diri-



15.Março.1991

Colocação do CORAL, por cima da quilha da ré. Tábua assente no colo da escarva do cadasto e sobreleito da quilha (desde a penúltima pica); Serve de reforço e para chacear a zona de maior empeno do costado. Felqueiras (1964)

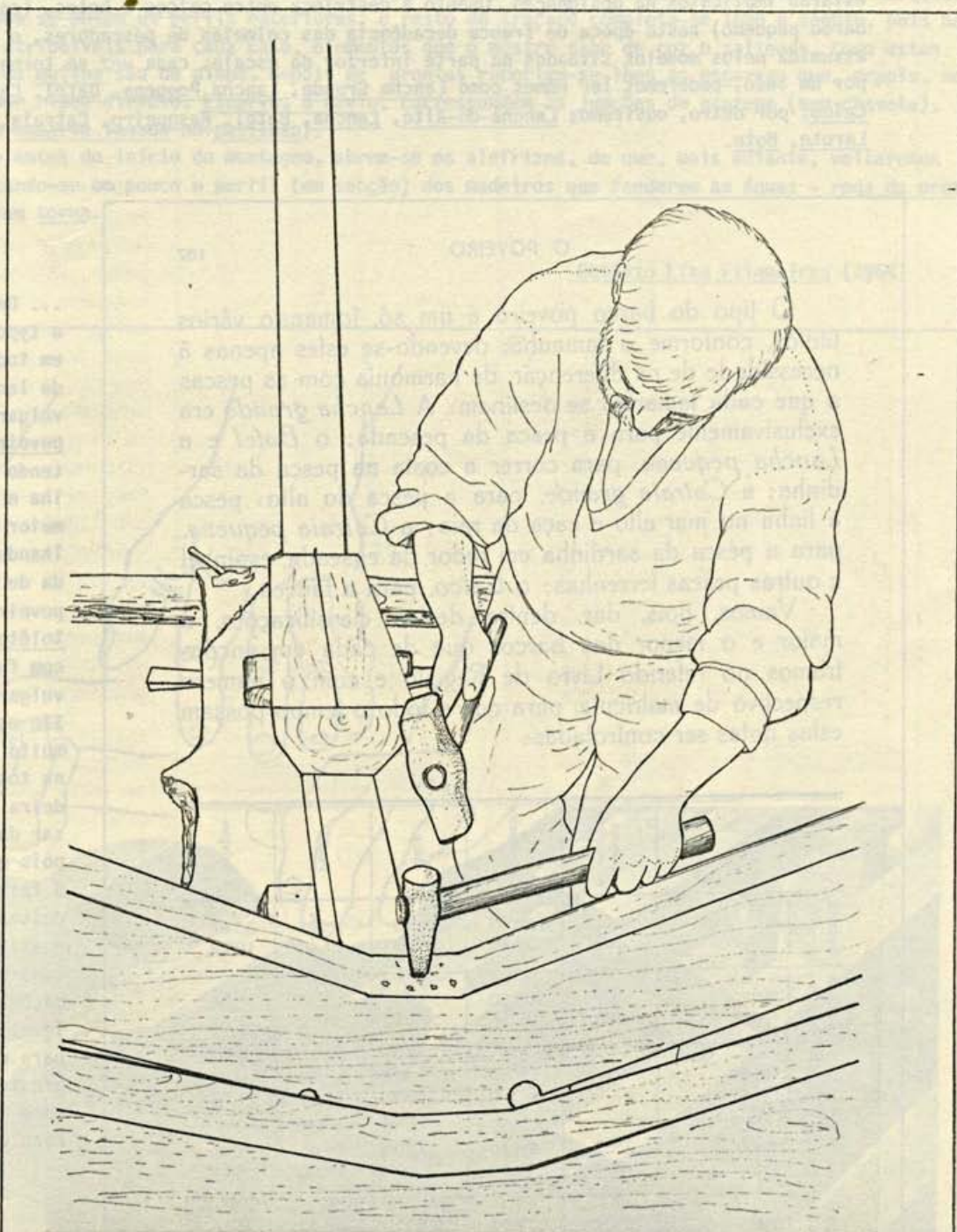
girem os nossos estaleiros desapareceram certas práticas tradicionais, alterou-se a traça dos navios, introduziu-se nova terminologia e novas medidas. Foi assim que as antigas medidas, usadas há séculos pelos portugueses, a goa, o palmo de goa e o rumo, desapareceram completamente e foram substituídas pelas medidas inglesas. Vinca bem esta substituição o facto do pé inglês, usado nos estaleiros reais, ser denominado "pé de Rei" por oposição ao pé tradicional. Mas os construtores das pequenas embarcações fluviais e costeiras, independentes da Ribeira, a cuja influência escaparam, mantiveram boa parte da técnica e nomenclatura tradicionais. E assim vemos que há escassas dezenas de anos ainda havia construtores do Rio Douro que usavam como medida linear fundamental o rumo, de há muito desaparecido da Ribeira das Naus e que só um ou outro dicionário dos séculos XVIII e XIX menciona, mas incorretamente definido."".

Octávio Lixa Filqueiras (1985)

CALENDARIZAÇÃO E ROTEIRO - III CAPÍTULO

4ª.feira, 3 de Abril de 1991, às 9 horas

CINTAGEM - Cintar o barco: colocar-lhe as cintas a uma e outra borda, depois das cavernas devidamente aprumadas.



15.Março.1991

Pregagem das CAVERNAS. Na construção poveira nenhuma das cavernas encaixa na quilha. A pregagem é vertical e de cima para baixo, obedecendo à seguinte ordem : mestra, cavernas extremas e em seguida as intermédias.

Felqueiras (1964)

AFINAL QUANTOS METROS MEDE A LANCHA?

São evidentes as naturais divergências entre um Livro de Registo, onde a tipologia decai, anónima, no limbo do sistema métrico, e a funcional referenciação a palmos e à linguagem própria do pescador. De facto, além duma ideia sobre as tripulações das várias categorias de barcos, convem reter as seguintes observações de pormenor: a estrita observância da sua referenciação ao comprimento da quilha, em palmos; a mistura frequente (e que sem pre deixa o estudioso em transe de perplexidade) de dois sistemas de classificação - um, visando directamente o barco em si mesmo (tipo, ou tamanho), o outro, a pesca em que barco é utilizado (redes, ou peixe) e que, por tanto, só indirectamente nos esclarecem quanto a tipo ou tamanho das embarcações, aspectos que, para o pescador, estarão implícitos na designação. Quanto à distinção entre caícos e botes, (caíco pode ser tomado no sentido de barco pequeno) nesta época de franca decadência das colmeias de pescadores, e dada a conseqüente importância assumida pelos modelos situados na parte inferior da escala, cada vez se torna mais justificável. Em suma: por um lado, poderemos ler nomes como Lancha Grande, Lancha Pequena, Batel, Catraia Grande, Catraia Pequena, Caíco; por outro, ouviremos Lancha-do-Alto, Lancha, Batel, Rasqueiro, Catraia, Sardinheiro, Fanequeiro, Caíco, Larote, Bote.

Octávio Lixa Filgueiras (1964)

O POVEIRO

187

O tipo do barco poveiro é um só, tomando vários títulos, conforme o tamanho, devendo-se estes apenas à necessidade de os diferenciar, de harmonia com as pescas a que cada tamanho se destinam: A Lancha grande era exclusivamente para a pesca da pescada; o Batel e a Lancha pequena, para correr a costa na pesca da sardinha; a Catraia grande, para a pesca do alto: pesca à linha no mar alto e caça da raia; a Catraia pequena, para a pesca da sardinha em redor da enseada, espinhel e outras pescas terrenhas; o Caíco, para a faneca.

Vamos, pois, dar, dentro destas classificações, o maior e o menor dos barcos que de cada um encontramos no referido Livro de Registo e com o número respectivo de matrícula, para que a todo o tempo possam estas notas ser controladas:

	Número de matrícula	Comprimento	Bôca	Pontal	Tonagem	
Lancha grande	maior.	611	13 ^m ,60	3 ^m ,40	1 ^m ,25	35,67
	menor.	590	12 ^m ,40	3 ^m ,70	1 ^m ,40	19,82
Lancha pequena	maior.	405	11 ^m ,80	3 ^m ,45	1 ^m ,25	15,08
	menor.	898	10 ^m ,15	2 ^m ,25	1 ^m ,12	7,89
Batel	maior.	840	9 ^m ,45	2 ^m ,50	1 ^m ,30	9,47
	menor.	3002	8 ^m ,00	2 ^m ,90	1 ^m ,05	5,87
Catraia grande	maior.	2522	7 ^m ,50	2 ^m ,70	1 ^m ,03	7,06
	menor.	1753	6 ^m ,00	2 ^m ,00	1 ^m ,00	3,61
Catraia pequena	maior.	414	5 ^m ,95	2 ^m ,35	0 ^m ,85	3,66
	menor.	1861	4 ^m ,00	1 ^m ,50	0 ^m ,53	0,643
Caíco	maior.	2553	3 ^m ,60	1 ^m ,50	0 ^m ,70	1,66
	menor.	953	2 ^m ,10	0 ^m ,60	0 ^m ,45	0,787

Santos Graça (1932)

... Desde o rio Minho até ao rio Douro, o tipo da embarcação do alto é o mesmo em todos os portos, moldando-se no tipo da lancha da Póvoa de Varzim, denominada vulgarmente - lancha poveira. / A lancha poveira é uma embarcação de bôca aberta, tendo geralmente 34 a 40 palmos de quilha e 14 a 16 palmos de bôca e possuindo maior pontal a vante do que a ré; apparelhando com um unico mastro e verga, munida de uma grande véla latina. A lancha poveira tambem é movida a remos, com tolête na borda da embarcação e chapuz com fulcro na haste do remo, contando vulgarmente quatro a seis remos por banda. São estas embarcações de uma construcção muito simples, formadas de braço e caverna tosca, com o tabuado do forro de madeira da terra, pregados a cobre, e apesar da sua simplicidade são muito fortes, pois que resistem, durante alguns annos, á faina diaria de encalhar na praia e deitar ao mar, sem que a sua fórma soffra sensível alquebramento. Com respeito ás suas condições nauticas, são estas embarcações muito boieiras, em virtude da sua leveza e da fórma muito aberta que têm para cima, e deslisam com facilidade e presteza sobre as aguas, tanto á vela, como a remos, podendo ser consideradas boas unicamente para a pesca costeira.

Baldaque da Silva (1891)

LANCHA DAS PESCADAS . . .	45 palmos de quilha	40 homens
BATEL	35 palmos de quilha	30 homens
RASQUEIRO / (cação, raia, lagosta e caranguejo)	28 palmos de quilha	22 homens
CATRAIA DE PESCAR (congro, goraz e cherne)	22 palmos à 18	13 homens
CATRAIA DA FANECA	14 palmos de quilha	5 a 6 homens
BARCO SARDINHEIRO	13 palmos	5 homens
BARCOS CAÍCOS (para andar a trol, faneca e peixe miúdo)	até 11 palmos	4 homens
BOTES TIPO PEQUENO (charrão e maragota)	6 palmos	2 homens

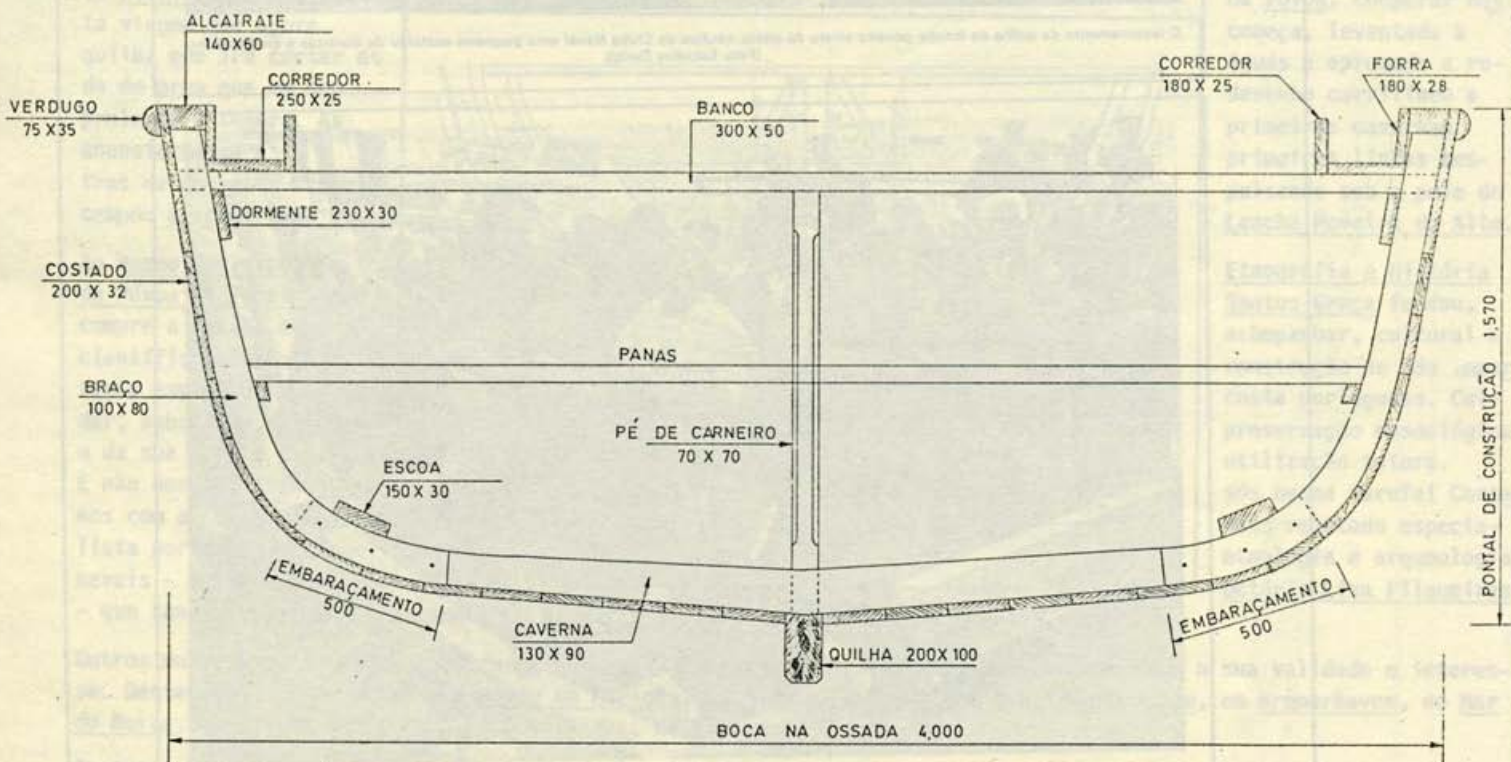
Filqueiras, com a colaboração de Mestre António G.de Castro (Quiloes), 1964

Por informações colhidas podemos asseverar que em 1903 e nos mezes que correm do actual anno de 1904 foi de mais de 300 pescadores, alguns sós e outros com familias, que abandonaram a Póvoa e procuraram as terras dos Estados Unidos do Brasil. E para mais se asseverar que o pescador está pobre e sem recursos, é sufficiente dizer que havendo na Póvoa tres estaleiros, onde se empregavam mais de 32 operarios, entre mestres e officiaes, estão dois já sem trabalho e o outro brevemente terá de paralisar pelo mesmo motivo.

O movimento das construcções feitas n'estes estaleiros, que constava de lanchas, bateis e catraias, orçava, annualmente, por 12 lanchas, 10 bateis e 25 catraias, para esta villa. O seu valor era de 600\$000 réis, aproximadamente, quanto a uma lancha; - 450\$000 réis, relativamente a um batel; - e 300\$000 a uma catraia.

Narciso Carneiro (1907)

CORTE PELA SECÇÃO MESTRA



Características de Lancha em Construção. Planos execução dos estaleiros navais Postiga & Feiteira (1991)

Comprimento de fora a fora:	12,400 mts
Boca de sinal	04,000 mts
Pontal de construção	01,450 mts
TAB aproximada	16 T

O PESCADOR CHEIRA A PEIXE, / O SERRADOR À MADEIRA,
CADA QUAL NO SEU OFÍCIO / É RARO BOTAR ASNEIRA.

"Cancioneiro Poveiro", recolha de Santos Graça (1932)



O levantamento da quilha da lanca poveira atraiu ao posto náutico do Clube Naval uma pequena multidão de curiosos e interessados. (Foto Estúdios David)



A pregação ritual da primeira caverna pelo mestre da lanca foi um momento de grande emoção e entusiasmo por parte dos poveiros presentes. Na foto, o Tio Heitor Maio entre os mestres carpinteiros José Maria Postiga e João Feiteira. (Foto Estúdios David)

NOTÍCIAS DA LANCH

Propriedade: Clube Naval Povoense / Museu Municipal de Etnografia e História da Póvoa de Varzim

Redacção: Museu Mun.Etn.Hist.P.Varzim, Rua do Visconde, tel.622200 - 4490 Póvoa de Varzim

Serviço de Documentação e Composição: Bib.Mun."Rocha Peixoto", Praça Luís de Camões, 15, tel.684340 - 4490 Póvoa de Varzim