

MUSA

museus, arqueologia & outros patrimónios

**Volume 4
Setúbal 2014**

**FIDS & MAEDS
Autarquias do Distrito de Setúbal**

História e Recuperação do Varino “O Boa Viagem”

MARIA CLARA SANTOS*

RESUMO

Entre os anos de 2010 e 2011, a embarcação foi de novo submetida a uma grande intervenção que envolveu a própria estrutura, no estaleiro naval de Sarilhos Pequenos, sob a supervisão do Mestre Jaime Costa. Nesta recuperação foram utilizadas ancestrais técnicas de carpintaria naval, de calafeto e de pinturas tradicionais.

ABSTRACT

Between 2010 and 2011, the traditional vessel “Boa Viagem” was again subjected to a major intervention that involved the structure itself, in the naval shipyard of Sarilhos Pequenos, under the supervision of Master Jaime Costa. In this restoration ancestral techniques of naval carpentry, caulk technique and traditional paintings were used.

1. A HISTÓRIA DA EMBARCAÇÃO

A história da embarcação municipal, tipo varino “O Boa Viagem”, remonta ao ano de 1900¹, data do primeiro registo conhecido, na Capitania do Porto de Lisboa. Embora a investigação que levámos a cabo no Arquivo Histórico da Marinha não tenha fornecido a informação que nos possibilitasse determinar o ano de sua construção, bem como a identificação do estaleiro, facultou-nos o registo de propriedade mais antigo, feito pelo fragateiro Emygdio Gonçalves, o que nos leva a crer que tenha sido construído no decorrer do século XIX. Tinha então a designação “Marechal Saldanha” e durante sete anos cumpriu a sua missão de embarcação de carga de mercadorias e de transporte de pessoas, já que tinha uma lotação de oitenta e três passageiros.

A 10 de Julho de 1907, o varino foi vendido, pela quantia de um conto de reis, ao armador Albano José António Leite que mantinha sociedade com sua irmã Maria das Dores Leite. A embarcação ao passar para a posse desta família foi-lhe atribuída uma nova designação, sendo registada na Capitania do Porto de Lisboa, com a denominação do primeiro nome do proprietário, “Albano I”, mantendo, contudo, o mesmo número de registo.

Durante sessenta e oito anos, o varino “Albano I” especializou-se no transporte de cortiça em bruto

e trabalhada, produzida nas fábricas do Seixal, Alhos Vedros, Moita, Montijo e Vila Franca de Xira. Os carregamentos eram feitos nos locais, mediante o fretamento da embarcação, através de contratos realizados, entre os industriais e o armador. Algumas vezes, era também utilizada na carga e descarga de navios, pois tratando-se de um barco de fundo chato podia ir receber carga a pontos inacessíveis às fragatas, fazendo o transbordo das grandes embarcações para terra ou vice-versa.

Por volta do ano de 1962 e com vista a aumentar a sua capacidade de carga, Albano Leite enviou a embarcação para o estaleiro naval do Seixal, de António Gravidão, onde foi submetido a uma grande recuperação. No decorrer desses trabalhos, aumentaram-lhe a sua arqueação que passou de 50 para 60 toneladas.

A partir dos fins da década de sessenta, esta actividade de transporte fluvial começou a manifestar sinais de decadência, em resultado da motorização das embarcações, do progresso da camionagem e da construção das pontes de Vila Franca de Xira e de Lisboa que abriu a possibilidade de todo esse transporte ser feito por via rodoviária. Os camiões tornaram-se, assim, sérios concorrentes da via fluvial, acabando por destronar, na década de setenta, o trabalho das embarcações tradicionais do Tejo.” Em 1975 e decorrente das transformações económicas e

* Câmara Municipal da Moita / Departamento dos Assuntos Sociais e Cultura / Divisão de Cultura.

1 - Arquivo Histórico da Marinha, Documentos de Registo de Propriedade de Embarcações Miúdas 1899-1912, Cx. 2028.

sociais, acentuadas com a viragem do regime político em setenta e quatro, a embarcação “Albano I” deixou de trabalhar e transitou para a propriedade da Transpormar Sociedade Cooperativa de Transportes Marítimos S.C.R.L.

No ano de 1980, por deliberação tomada em reunião de 7 de Janeiro, a Câmara Municipal da Moita decidiu adquirir a embarcação a essa empresa, assinando a escritura² de compra do varino, a 14 de Janeiro, pelo valor de seiscentos mil escudos (600.000\$00). A sua recuperação foi realizada no estaleiro naval do Mestre José Lopes, no Gaio, pela quantia de quinhentos e dezanove mil, quinhentos e trinta e oito escudos (519.538\$00).³

A 11 de Setembro de 1981, o varino foi apresentado no cais da Moita, pela primeira vez, à população, com uma nova denominação “O Boa Viagem”, nome que foi atribuído pala autarquia, tendo em consideração a devoção religiosa local à Nossa Senhora da Boa Viagem, padroeira da vila e advogada dos marítimos e viajantes. Numa Folha Informativa, produzida pelo Núcleo Sócio-Cultural da Câmara Municipal da Moita, fazia-se o seguinte convite: “O varino Boa Viagem, que chega hoje, dia 11 de Setembro à Moita, estará durante todo o período dos Festejos em exposição no Cais. Convidamos a população a visitá-lo, pois consideramos ser uma verdadeira obra de Arte o restauro executado pelo Sr. José Lopes e Ajudantes no Estaleiro do Gaio.”⁴

A partir desta data, o varino passou a integrar o património municipal e começou a desempenhar funções culturais e didácticas, através da realização de passeios fluviais no Estuário do Tejo, enquadrando-se na missão de serviço público.

Entre os anos de 2010 e 2011, a embarcação foi de novo submetida a uma grande intervenção que envolveu a própria estrutura, no estaleiro naval de Sarilhos Pequenos, sob a supervisão do Mestre Jaime Costa. Nesta recuperação foram utilizadas ancestrais técnicas de carpintaria naval, de calafeto e de pinturas tradicionais de que iremos falar na segunda parte deste artigo.

2. A RECUPERAÇÃO

2.1. Tratamento das Madeiras

Um ano antes de se ter dado início à recuperação da embarcação municipal, foi necessário seleccionar as árvores de pinho manso nos pinhais de Alcácer do Sal e Campo de Tiro de Alcochete e de pinho bravo na Mata Nacional de Sintra. Encontrar árvores de grande porte e na quantidade suficiente, destas duas variedades de pinho, para a recuperação do varino “O Boa Viagem”, foi efectivamente uma das grandes preocupações do mestre Jaime Costa. Nesta fase da selecção, o mestre Jaime teve logo em mente a aplicação futura das madeiras nas diferentes peças da embarcação, tal como ele próprio afirmou na entrevista que nós recolhemos: “(...) *tenho que ir ao pinhal para ver as peças que eu quero, identificar lá e explicar às pessoas⁵ aquilo que eu quero, depois eles vão cortando e vão colocando de parte.*”⁶

A fase de preparação das madeiras iniciou-se, assim, com um zeloso cuidado na escolha das árvores, em função da sua utilização nas futuras peças navais, tarefa que evidencia, da parte do mestre, um profundo conhecimento empírico e experimental da sua arte profissional. Feita a selecção procedeu-se ao seu corte, na época mais adequada, correspondente aos meses de inverno, entre Dezembro e Janeiro, e com especial atenção ao quarto minguante da lua, tal como referiu o Jaime num dado momento da sua entrevista: “(...) *tento sempre no máximo abater as madeiras, sempre de Dezembro a Janeiro, são nestes dois meses do frio ... porque a árvore não está florida, a partir de Março ela começa a florir, quando começa a florir, a seiva começa a expandir-se pelos ramos e com tendência na secagem a azular-se (...), se nós a obrigarmos ela estala, (...) o melhor corte é Dezembro e Janeiro, principalmente, como diziam os antigos, no quarto minguante, (...).*”⁷

Após o abate das árvores, os toros foram faceados na serra mecânica para a obtenção de madeiras com as espessuras já muito aproximadas das pretendidas para as futuras peças. Seguiram-se um conjun-

2 - CMM, Escritura de Compra de Barco Varino.

3 - “Recuperação do Património Histórico-Cultural” in *Boletim Municipal*, N.º.5, de Setembro de 1982, p.7.

4 - “Varino Boa Viagem” in *Folha Informativa*, de 11 de Setembro de 1981.

5 - Os madeireiros são as pessoas a quem o Mestre Jaime está a referir-se na sua entrevista.

6 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.

7 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.



Fig. 1 - Limpeza das madeiras, utilizando o machado para retirar as cascas (Foto de Paulo Guerreiro).

to de novas operações, tendo em vista a conservação das madeiras. A primeira consistiu em retirar a casca dos troncos a machado, para evitar a criação de fungos e de outro tipo de parasitas que pudessem provocar o seu apodrecimento, seguiu-se a sua secagem ao ar para solidificar a seiva existente nas madeiras. Esta fase constitui uma prática muito importante porque dela depende a resistência e longevidade das madeiras. Depois da secagem foram empilhadas, sarrafadas⁸ e guardadas em armazém, da forma seguinte, como explicou o Jaime Costa: “*Depois de seca, convém ficar chapada, umas encima das outras, para não haver entradas de bichinhos e coisas assim do género, elas ficam, assim, chapadinhas, certinhas, lá dentro do armazém à espera de novas embarcações.*”⁹

8 - Este termo significa que as madeiras foram cortadas, de forma tosca, sem critérios de perfeição.

9 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.

10 - Antigamente quando não havia o método por autoclave, para preservar as madeiras, aplicava-se nelas, em cru, uma mistura artesanal, feita com gasóleo, óleo de peixe e um pouco de almagre para dar cor.



Fig. 2 - Madeiras empilhadas, apoiadas em pequenas travessas, de forma a permitir a ventilação entre os troncos para secagem (Foto de Paulo Guerreiro).

Por último, as madeiras ainda foram submetidas a um tratamento por vácuo, em autoclave que consiste num outro processo de conservação mais moderno¹⁰, em que as madeiras receberam um líquido a alta pressão que lhe conferiram uma tonalidade esverdeada e uma maior garantia de durabilidade. Este tratamento ocorreu umas semanas antes de serem aplicadas na recuperação e efectuou-se fora do estaleiro. Com esta operação terminou o longo processo de tratamento, para conservação das madeiras de pinho manso e bravo e após uns dias de secagem, no estaleiro, estavam em condições de serem utilizadas na embarcação.

2.2. Carpintaria Naval

A entrada do varino “O Boa Viagem” no estaleiro naval de Sarilhos Pequenos e a sua subida em plano inclinado, no dia 16 de Junho de 2010, marcou o início dos trabalhos de recuperação que decorreram ao longo de um ano.

Preparado o plano de apoio para suporte da embarcação, procedeu-se à retirada de toda a palamenta, bem como ao desmantelamento das velhas peças de madeira que se encontravam deterioradas.



Fig. 3 - Passagem do desenho do molde do braço para a peça de madeira já pré cortada (Foto de Paulo Guerreiro).



Fig. 4 - Trabalhar o braço, aplainando e medindo com suta as inclinações do braço (Foto de Paulo Guerreiro).

Tal como foi referenciado pelo mestre Jaime Costa o desmantelamento da embarcação iniciou-se pelas peças transversais da sua estrutura interna, ou seja, as cavernas e os braços, sendo seguidamente acompanhado pela sua substituição a bombordo e estibordo. Como o processo de remoção destas peças não podia ser realizável, num único momento, foram sendo retiradas alternadamente, entre o banco da proa e o banco da ré, de maneira a não colocar em causa a forma e a solidez da embarcação, como o próprio mestre nos afirmou: “(...) iniciámos no processo de desmantelamento, dos braços, um sim e um não, para o barco não perder a forma, (...)”¹¹ Neste trabalho de desembaraçamento¹² e remoção, ao qual esteve também associado a montagem dos braços e cavernas, houve necessidade de se desenvolver em duas voltas, para evitar a desconjuntura da embarcação.

A reconstrução dos elementos estruturais do varino “O Boa Viagem”, que fazem parte do esqueleto do fundo e costado, foi feita através de moldes, tendo como modelo as dimensões das velhas peças. Este método, muito simples e aplicado na construção de todas as peças de carpintaria naval, consistiu em passar para uma tábua delgada as medidas da peça que se pretendia reconstruir, utilizando para o efeito o compasso. Os acertos e inclinações eram depois corrigidos com o apoio da suta¹³ e da tábua de escantilhões¹⁴. Uma vez realizado o molde, colocava-se sobre a madeira que havia sido seleccionada em função da sua utilização, seguidamente transferiam-se as medições com o lápis para o tronco que iria ser trabalhado, contemplando já os seus devidos ajustamentos. Funcionando o molde como matriz, como referência, quanto mais perfeito fosse, tanto melhor sairia a peça final. Sobre este assunto o mestre Jaime mencionou: “Normalmente aqui, assim, numa reconstrução, (...) nós substituímos isto tudo, através de moldes e estes moldes são tirados, por exemplo, (...) tiramos o molde ao braço, (...) e seguidamente vai um sim, um não, um sim e um não e depois (...) vamos pregar o forro velho aos braços novos, vamos dando uns pregos só, para depois substituir e com esse molde quase que dá para toda esta parte (...), só aqui à ré é que cada peça tem uma alteração, porque ele vai perdendo a sua configuração diferente e vai arredondando. Portanto daqui (...) até aos

11 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.

12 - Desembaraçar tem o significado de separar o braço da caverna.

13 - A suta é um esquadro móvel que serve para marcar ângulos de qualquer medida.

14 - A tábua de escantilhões funciona como modelo para regular as dimensões nos moldes das peças, sobretudo nas partes curvas e superfícies inclinadas.

terços, normalmente, os mesmos moldes dá para isto tudo, nos varinos como é um barco de fundo chato não tem assim grande variedade, aí na ré já se complica mais um pouco, mas nós também substituímos (...), as cavernas o molde é todo igual é só por dizer que é mais curta ou é mais comprida, os ajustamentos ali assim, quanto mais para ré, mais inclinados são, (...).” Um pouco mais à frente da sua entrevista, ainda em relação a esta matéria, acrescentou: “Um molde de uma caverna dá para todas, aqui nos braços, normalmente, há umas pequenas alterações aqui principalmente na ré e ali à frente que as curvas são diferentes, (...).”¹⁵

Ao cavername, os elementos transversais da ossada do varino, seguiram-se a construção e substituição de outras peças estruturais, tais como o cadaste, os mancos, os dormentes, as sicórdias, as curvas de sicórdia, os bancos reais, os entreleitos, as falcas, os vaus, as escoas, a roda de proa e contra roda entre outras. Todas estas peças foram construídas a partir das existentes e através do método do molde, já anteriormente referido. Algumas destas peças foram executadas em madeira de pinho manso, devido às suas curvaturas muito acentuadas, exigindo na sua construção, uma grande parte, de trabalho manual, desenvolvido com perícia, pelos carpinteiros navais.

Com a reconstrução e a montagem das peças estruturais do esqueleto ficou terminada uma primeira fase dos trabalhos do processo de recuperação do varino, à qual se seguiu a fase de desmontagem do velho tabuado, os pavimentos, o revestimento exterior como forros, cintas, falcas, alcatrates e ainda a montagem do pau de aresta e do pau de quilha, no fundo da embarcação.

Esta segunda etapa foi marcada pela preocupação em revestir a ossada, de modo a completar o casco e a impermeabilizá-lo das águas da chuva que se avizinhavam. Assim, como remate superior do casco procedeu-se à execução do tabuado dos pavimentos do convés da proa e da popa, constituído por tábuas de madeira africana, foi aplicado transversalmente sobre os vaus, em carreiras rectilíneas de um bordo a outro. As tábuas ligadas a topo, foram pregadas aos vaus com cavilhas de ferro zincado e as fiadas ficaram separadas por costuras.

O tabuado que reveste o exterior do esqueleto ou ossada da embarcação só foi possível de ser executado depois de terem sido montadas as cintas, as



Fig. 5 - Acertos finais do braço, na serra circular, cortando pela linha do molde, o excedente de madeira da peça (Foto de José Presumido).

falcas e as tábuas de alcache. A este respeito o mestre Jaime referiu: “(...) eu tive uma maior sensação de que devíamos arranjar o barco todo por cima e por dentro, porque vinha o Inverno e então as madeiras como estavam secas, nós conseguíamos melhor impermeabilizá-las com tinta e então foram os forros, foram as falcas e as cintas; toda essa estrutura foi feita antes de começar a fazer o forro.”¹⁶

O forro está aqui relacionado com o tabuado exterior da embarcação. Este tabuado é constituído por carreiras de tábuas com o maior comprimento possível e com uma determinada espessura, encontrando-se ligadas entre si topo a topo. A tábua de boca, em madeira de mogno, foi a primeira fiada a ser montada, uma em cada bordo, a seguir à cinta grande. As restantes fiadas de tábuas, sem designação específica, foram em madeira de pinho bravo, sendo cada carreira cavilhada para os braços. Por se tratar de peças longitudinais, a sua montagem foi feita com o auxílio de grampos, para ajustar as tábuas ao longo do costado.

Quanto ao tabuado do fundo, o varino manteve o seu velho revestimento, devido ao bom estado de conservação das suas madeiras que ao estarem em permanente contacto com a água salgada foram preservadas, o mestre Jaime Costa fez alusão às tábuas do fundo, do seguinte modo: “Ele tem o fundo original e vai ficar com o fundo original, são tábuas da proa à ré inteiras, serradas à mão, não

15 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.

16 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.



Fig. 6 - Aplinar uma das faces do braço, de forma a acertar a face nas medidas pretendidas (Foto de Paulo Guerreiro).



Fig. 7 - Montagem de um braço na embarcação (Foto de Paulo Guerreiro).

havia charrions naquela altura para serrar... e ele vai ficar porque são tábuas que estão ali, penso eu, há cinquenta anos. “(...) a última reconstrução, de certeza absoluta, que aquele fundo foi todo substituído, não sei se é o fundo primitivo, mas ele está completamente bom, até inclusivamente o prego que era uma coisa que normalmente criava algum problema, mas não, o prego também estava bom.”¹⁷

Sendo o varino uma embarcação de fundo chato, não tem quilha, mas apresenta em seu lugar um barrote saliente, o pau de quilha, que tem a função de servir de base ao tabuado do fundo. Ora houve

necessidade de substituir, a partir da proa, uma fracção de nove metros deste pau de quilha que se encontrava deteriorado. Esta peça foi construída manualmente¹⁸, em pinho manso, com a ajuda de uma enxó¹⁹ que serviu para desbastar a madeira e dar-lhe a configuração desejada nas zonas de junção, com a roda de proa e com a restante parte do pau de quilha. Nestas junções e para lhes conferir uma maior solidez, utilizou-se o método da escarva e as cavilhas de entalhe.²⁰ Na sua montagem ao longo do plano longitudinal, foram utilizados pernos zincados em rosca, para uma ligação mais sólida às cavernas.

17 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.

18 - No processo de construção do pau de quilha é de referir ainda como foi feita a linha de traçagem no tronco, para a qual se utilizou a técnica designada por “bate-linha”. Esta operação consiste em marcar a peça de madeira com uma linha embebida no almagre, essa linha é esticada ao longo do comprimento do pinheiro e fixada nas extremidades, a linha é então levantada a meio e largada simultaneamente, fazendo de mola, fica marcado no tronco um traço que irá servir de marcação para a futura construção da peça.

19 - Enxó de cabo comprido.

20 - As cavilhas de entalhe são cavilhas redondas, feitas de madeira, utilizadas nas zonas de junção de duas peças, funcionam como vedante, pois ao estarem em contacto com a água sofrem dilatação, evitando por conseguinte as infiltrações de água.



Fig. 8 - Medir com fita para ajustar as distâncias entre os dois braços e acertar o respectivo braço que está a ser montado (Foto de Paulo Guerreiro).



Fig. 10 - Marcar e aparar o braço com plaina eléctrica (Foto de Paulo Guerreiro).



Fig. 9 - Retirar o excedente de madeira com a enxada de cabo, para acertar a zona do encolamento (ligação do braço com a caverna). Foto de Paulo Guerreiro.

Ainda em relação ao fundo da embarcação é de mencionar a substituição dos paus de aresta, construídos em pinho bravo, um por cada bordo. Estas duas peças funcionam como remate, fazendo a ligação entre as tábuas do fundo com as tábuas do costado e são cavilhadas para as balizas, nas zonas dos encolamentos, com vista a reforçar longitudinalmente, em conjunto com as escoas, montadas no interior, o casco da embarcação. Na proa como não se pode dar continuidade ao pau de aresta, devido à configuração demasiado curva do fundo, foram construídas peças também em pinho bravo com, mais ou menos, quatro metros de comprimento, a terminar em bico e que recebem a designação de bicos ou agulhas dos paus de aresta. Estas duas peças foram depois ligadas uma à outra, topo a topo, com cavilhas de madeira.

A preparação dos paus de aresta e das agulhas são das peças mais difíceis de trabalhar, além de exigirem troncos de grande comprimento, são feitas praticamente com ferramentas manuais²¹ que ajudam a desbastar a madeira para lhes dar a configuração côncava. A propósito da dificuldade de construir determinadas peças de carpintaria naval o mestre Jaime Costa afirmou: “(...) os paus de aresta que são árvores inteiras que levam o que é ali a separação do fundo com o costado, fazem ali a ligação do fundo com o costado; são as agulhas dos paus de aresta e os mancos, são as peças mais difíceis que esta embarcação tem, ou seja, roda de proa, as curvas de sicórdia, as escoteiras, onde é que engatam a escota da vela, os paus de aresta e as mãozinhas

21 - As ferramentas manuais utilizadas na construção dos paus de aresta foram a enxada de cabo comprido, a enxada normal e o machado.

de cinta que nós estamos agora aqui assim, vamos trabalhar com elas, são estas as peças, assim, mais difíceis que a gente encontra neste barco.”²²

As mãozinhas de cinta referidas no excerto da entrevista são duas peças (uma a bombordo e outra a estibordo) que prolongam as cintas e fazem a ligação ao caneco, como tal funcionam como peças de remate à proa da embarcação. Devido à sua forma acentuadamente curva foram construídas em troncos de pinho manso com volta.

Além do tabuado do costado e do fundo, procedeu-se a outros trabalhos no interior da embarcação, relacionados com acessórios e equipamentos para apoio dos serviços. Concluídos os trabalhos de carpintaria, seguiu-se a fase do afagamento das madeiras, com a utilização de uma lixadeira eléctrica, para que toda a superfície da embarcação ficasse com um aspecto uniforme. Paralelamente começou a ser feito o calafeto da embarcação, de maneira a ficar preparada para receber os produtos finais de conservação, a primeira demão de primário e a pintura de tinta de óleo.

2.3. Calafeto e Pinturas

Na impermeabilização do casco do varino “O Boa Viagem” utilizou-se a antiga técnica do calafeto, um trabalho que consiste em vedar com estopa, as costuras dos tabuados dos pavimentos do convés da proa e popa, do costado e do fundo da embarcação. Trata-se de um procedimento técnico secular que persistiu no sector da construção naval em madeira, em virtude de não se ter conseguido arranjar uma outra solução mais apropriada que resolvesse o problema tão satisfatoriamente da estanqueidade das juntas das madeiras como o calafeto. Por este motivo, trata-se de um trabalho imprescindível e de grande importância, sem o qual nenhuma embarcação poderia navegar. O mestre Jaime destacou a relevância do ofício de calafate nestes termos: *“Os calafates são pessoas extraordinárias, eles é que dão a impermeabilização à embarcação, eles é que vêem se de facto a embarcação está pronta ou não, ou descobrem onde é que estão os podres, (...), cada bocadinho desta madeira é percorrido com eles, cada costura*

destas tábuas ao encostarem uma na outra, eles de facto, é que fazem esse trabalho.”²³

Para evitar a entrada de água, todas as fendas deixadas pela junção das tábuas foram devidamente tapadas ou calafetadas com estopa alcatroada, uma mistura de sisal com linho, comprada pelo estaleiro numa drogaria do Montijo.

Antes de ser aplicada, a estopa exigiu uma preparação adequada que passou primeiramente pela limpeza de todo o tipo de impurezas que eventualmente pudessem colocar em causa o bom resultado da obra, uma tarefa que foi da inteira responsabilidade dos calafates. Na realização deste serviço houve procedimentos essenciais que foram sendo praticados consecutivamente pelos dois oficiais²⁴, de forma metódica e repetitiva, tais como desfiar ou abrir, limpar, torcer e por último enrolar o fio de estopa, de modo a formar um novelo, com vista a ser utilizado na fase subsequente. O calafate Leonel Lopes referiu-se a este trabalho preparatório da seguinte maneira: *“Primeiro desfia-se, abre-se e depois torce-se, vai-se torcendo e é feito assim ...”* Um pouco mais adiante acrescentou: *“Neste trabalho novo, a fazer e a meter, é sempre dois novelos. É fazer dois de manhã que é para meter à tarde. De manhã faz-se dois novelos que é duas horas cada um, para desfiar e torcer e depois para meter é mais ou menos duas horas. É conforme o trabalho que tiver, há situações que leva mais estopa, há situações que levam menos, é conforme o trabalho.”²⁵*

O trabalho de calafeto no varino “O Boa Viagem” foi organizado, de forma a corresponder às necessidades laborais do quotidiano. Cada calafate tinha diariamente a incumbência de preparar, durante a manhã, os seus dois novelos de estopa, os quais eram depois aplicados nas costuras dos tabuados, no período da tarde.

A qualidade e a preparação da matéria prima são condições essenciais, mas não suficientes, o trabalho de preenchimento das juntas tem que ser bem executado e obedece a regras técnicas muito precisas. Em obras novas, como é o caso do varino, a norma é de aplicar sempre duas estopas, de forma a tapar bem as fendas e arredar a hipótese de entrada de água por essas costuras. O fundo como não foi substituído somente levou uma, sobretudo nas partes onde o calafeto já não se apresentava em boas condi-

22 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.

23 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Janeiro de 2011.

24 - O Leonel Lopes e o Noel Carromeu foram os dois calafates que trabalharam no varino.

25 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Março de 2011.



Fig. 11 - O trabalho de calafeto no costado da embarcação (Foto de Paulo Guerreiro).

ções. Nas juntas onde não foi preciso aplicar a estopa, apenas se procedeu ao encaimento. Através desta operação, os calafetes foram não só introduzindo e ajustando a velha estopa nas costuras, como também foram verificando se estava em bom estado de conservação, procedendo às rectificações sempre que se impunham como necessárias. O calafete Leonel Lopes pronunciou-se sobre este assunto, dizendo: “*No fundo como o tabuado não é novo vai-se ver como ela está, se a estopa estiver podre tem-se que tirar, se ela tiver boa ela fica. Vai-se apalpar, se estiver rijo está bom, se estiver mole, leva outra por cima. Aí só leva uma. Tem-se que tirar um bocadinho para analisar se ela está boa ou não. No caso, da estopa estar boa e do calafete estar bom, não leva nada, só leva um encaimento e mais nada.*”²⁶

Após o calafeto e como forma da sua conservação, todas as costuras do varino foram tratadas, com zarcão²⁷ e massa de vidro²⁸, para evitar que a



Fig. 12 - No trabalho de calafeto foram aplicadas duas estopas, como se vê aqui no pau de aresta (Foto de Paulo Guerreiro).

26 - Entrevista realizada, em suporte áudio e vídeo, em Março de 2011.

27 - O zarcão é uma tinta de aparelho anticorrosiva para conservação das madeiras e do ferro.

28 - A massa de vidro foi feita no estaleiro, na sua composição levou cré, óleo de linhaça e secante líquido ou em pó.

água apodrecesse ou fizesse saltar fora a estopa. Este tratamento final consistiu em aplicar primeiro uma demão de aparelho, seguiu-se depois a massa de vidro e por último outra camada de zarcão.

Com este trabalho de prevenção do calafeto, realizado também pelos calafates, terminou outra fase do processo de recuperação do varino “O Boa Viagem” que ficou, entretanto, preparado para receber as pinturas finais que constaram nas duas demãos de tinta de óleo ou de esmalte, sendo seguidas pelas pinturas decorativas tradicionais. Estas foram aplicadas em áreas específicas da embarcação, quer do exterior como os barbados e a proa, quer do interior como a buçarda da proa, a antepara, o entreleito, a curva de sicórdia ou barrote e o banco real, na zona da popa.

As emendas da proa, a bombordo e a estibordo, são, de facto, um dos espaços que exigiram mais cuidados, aqui o pintor procurou combinar harmoniosamente não só as cores, como também a distribuição dos ornamentos, conjugados com o nome da embarcação, de forma a ajustá-los à superfície curva da proa. Assim, as letras que compõem o nome do varino foram primorosamente traçadas e pintadas, nas faces boleadas, em tons de vermelho, com sombreados a branco, de modo a transmitirem a percepção de volume. Cada painel da proa recebeu um grande ramo de flores, feito de rosas, malmequeres e botões encarnados. Estes ramos florais pintados, em fundo azul, nos tons vermelho, laranja e branco azulado, com cambiantes de cores, salientam-se por entre uma profusa folhagem verde, de que resultou um gracioso efeito cromático.

Os ornatos floridos estenderam-se também aos barbados amarelos, da proa e da ré, formando um interessante friso de rosas e malmequeres, azuis e encarnadas, ligadas entre si pelas ramagens verdes. Os elementos do friso combinam-se repetitivamente de forma assimétrica nas cores, mas conferindo ao conjunto uma grande exuberância visual.

Mas a decoração do varino não se restringiu ao exterior, entrou na embarcação e inundou de cor e de ornamentos o entreleito, a curva de sicórdia, o banco real e a antepara da popa. Todo este conjunto surpreende pela combinação das formas e difusão das cores, convertendo-se, sem dúvida, na parte mais magnífica da embarcação.

A antepara encimada por uma faixa branca com um friso floral, abre-se em três painéis, contendo cada painel uma moldura, circundada por duas pequenas riscas em tons de encarnado e azul, a demarcar visivelmente a área que foi alvo dos desenhos temáticos, associados ao sagrado, ao trabalho e à diversão. Em cada uma destas molduras foi assim

representado um tema relacionado com as expressões culturais mais marcantes do concelho; a imagem da Nossa Senhora da Boa Viagem, a advogada dos marítimos e padroeira da vila da Moita, ligada à devoção, uma embarcação tradicional a representar a actividade económica de transporte que, em tempos, foi uma das mais preponderantes e uma pega de touros a evocar a festa e os momentos de divertimento popular. Trata-se de um interessante tríptico de inspiração popular, em que a composição referente à Nossa Senhora ocupa a moldura central da antepara, sendo ladeada pelos outros dois temas. A completar toda esta composição, temos um dinâmico friso geométrico, na curva de sicórdia que se prolonga pelo banco real. O nome da embarcação foi pintado no centro da peça, com as letras artisticamente elaboradas no tom vermelho, usando a técnica dos sombreados, através da simples aplicação de pequenas pinceladas de cor verde, para lhes conferir a percepção de volume. O entreleito da popa foi pintado com um friso de elementos florais, distribuído ao longo da peça, interrompendo-se apenas na parte central, para acolher a data da primeira recuperação do varino. Aqui, mais uma vez, os algarismos foram primorosamente traçados e pintados a vermelho com sombreados a verde, em perfeita simetria e concordância com o padrão já utilizado nas letras do nome da embarcação.

Em suma, há em todo o conjunto da antepara uma harmoniosa conjugação de cores e de elementos ornamentais que resultaram num belíssimo efeito cromático.

Concluídas as pinturas decorativas tradicionais e aparelhado da sua palamenta, o varino “O Boa Viagem” ficou preparado para desempenhar, mais uma vez, as suas funções culturais e didácticas, enquanto museu vivo flutuante do Tejo, e, assim, dar início a uma nova etapa nas páginas da sua história secular.

BIBLIOGRAFIA

CASTANHEIRA, E. (1998) - *Construção de Pequenas Embarcações*, 2ª. Edição. Lisboa: Dinalivro.

CHAVES, L. (1900) - Os Barcos do Tejo: Fragatas e Varinos. *Revista Municipal* (separata), 10. Lisboa: Oficinas Gráficas da C.M., p. 3-14.

CHAVES, L. (1945) - A Etnografia dos Transportes: Esquema Etnográfico dos Meios Tradicionais de Transportes em Terra e na Água. *Brotéria* (separata), 41. Lisboa.

CHAVES, L. (1958) - *Os Transportes Populares em*



Fig. 13 - Início das pinturas na antepara da ré. O painel está dividido em tríptico, com os espaços previamente definidos para receberem as pinturas figurativas (Foto de José Presumido).



Fig. 14 - Varino "O Boa Viagem" no passeio inaugural após a recuperação no estaleiro naval de Sarilhos Pequenos (Foto de José Presumido).

Portugal: Carros e Barcos: Tipos de Decorações. Lisboa: Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho.

CURTINHAL, E. (2008) - Colorindo o Estuário do Tejo: A Pintura das Embarcações Tradicionais como Património Cultural. In *Ecomuseu Informação*, 46, Janeiro / Fevereiro / Março de 2008.

FERREIRA, R. C. (1932) - *A Construção do Navio de Madeira.* Lisboa: Papelaria Fernandes.

LEITÃO, H. & LOPES, V. (1963) - *Dicionário de Linguagem da Marinha Antiga e Actual.* Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Ultramarinos.

NABAIS, A. (1991) - Construção Naval. In *O Trabalho e as tradições Religiosas no Distrito de Lisboa.* Lisboa: Governo Civil de Lisboa, p. 234-238.

NABAIS, A. (1994) - Barcos do Tejo. In *Dicionário da História de Lisboa.* Lisboa.