

# **MUSA**

**museus, arqueologia & outros patrimónios**

**Volume 4  
Setúbal 2014**

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

# Meia-Lua: O Saveiro da Costa da Caparica

RICARDO SALOMÃO\*

## RESUMO

O Meia-Lua constitui uma embarcação muito graciosa, típica da Costa da Caparica, da família dos Saveiros, ganhando o seu nome pela sua silhueta em crescente lunar. Foi abandonada pelos pescadores da Costa da Caparica na sua labuta diária na Arte-Xávega em favor de embarcações de mais fácil motorização e manobra, assim como construção local mais barata. No entanto, permanece com toda a energia como símbolo da cidade e da comunidade, fruto de uma extraordinária herança milenar. Apresentam-se aqui alguns conhecimentos que alicerçam as razões da sua força icónica e identitária, nomeadamente quanto à sua construção e às suas origens, ao mesmo tempo que se rastreiam os exemplares ainda existentes.

A embarcação denominada Meia-Lua continua a ser um ícone da Costa da Caparica, presente na memória coletiva e representada um pouco por todo o lado, em logós de restaurantes, pastelarias e diversas empresas, azulejos em fachadas de edifícios recentes, decoração de centros comerciais, etc. além da heráldica da Junta de Freguesia.

Esta força que ainda se verifica, apesar do Meia-Lua há muito não ser usado por nenhuma das várias companhias<sup>1</sup> que se dedicam à Arte-Xávega<sup>2</sup>, tendo mesmo desaparecido completamente dos seus areais há mais de duas décadas, até muito recentemente, quando foi feita uma reconstrução histórica com base numa publicação (Cabral, 1969) que deveria ser republicada. Falaremos mais adiante da história desta reconstrução.

Neste artigo procuramos resumir aquilo que sabemos sobre este tipo de embarcação, nomeadamente as suas origens, especialmente por ser nossa

## ABSTRACT

The “Meia-Lua” (Half Moon) is a very gracious fishing boat, typical of Costa da Caparica, from the Saveiro type, so named because of its lunar crescent silhouette. It was abandoned by the fisherman with the Xávega seine, favoring new boats that were more easily motorized and maneuvered and could be locally built in cheaper ways. However it survived with all its power as a symbol of the city and the community, mainly because of its extraordinary millenary heritage. In this article we try to summarize some of the knowledge about this boats that constitute the base for its iconic and identity strength, namely its origins and building process, while providing information about the surviving specimens.

convicção de que são essas origens ancestrais que explicam a sua força e resiliência na memória coletiva. Procuramos também rastrear os exemplares ainda existentes dos que se tentou preservar: dois originais em museus e a referida reconstrução histórica, até porque acompanhamos pessoalmente parte substancial do processo.

Antes de passarmos ao projeto que nos move, devemos esclarecer, desde já, alguns dos conceitos com que operamos: O Meia-Lua é um saveiro, de tipo particular, próprio da Costa da Caparica, diferente, portanto, dos restantes saveiros que se podem ainda hoje encontrar nas praias da Beira Litoral, aos quais denominamos como Barco de Mar.

A tipologia dos saveiros sempre foi adaptativa, antes de tudo às características das praias, nomeadamente à interação das ondas e do areal, que, de resto, determinou a configuração própria do Meia-Lua, adaptação concreta às praias da Costa da Caparica.

---

\* Universidade Aberta.

1 - Companhia é a denominação de todas as pessoas envolvidas na utilização de um barco e suas redes, incluindo, portanto, quer a tripulação, quer o pessoal de terra.

2 - Método de pesca de arrasto para terra ainda hoje usado nos areais da Caparica e em vários outros locais da Beira Litoral.

No entanto, também se adaptou aos constrangimentos económicos, nomeadamente ao rácio do lucro das pescarias que faz variar o número da tripulação ou do total da companhia, fazendo variar a embarcação, nomeadamente nas suas dimensões. Esta variação também é determinada pela dimensão das redes e pela introdução de diferentes tecnologias, como a motorização, etc.

Não é nosso objetivo caracterizar essas diferenças, nem fazer um percurso tipológico. Porém, considerando a notável confusão de termos que se verifica na denominação destas embarcações, fique então claro que apenas denominamos Meia-Lua ao barco da Costa da Caparica e a mais nenhum outro da família dos saveiros, porque é claramente nesta embarcação que se apresenta a elevação quase uniforme das duas extremidades, as “rodas, ou bicas” tal como o crescente lunar, diferentemente dos outros saveiros – Barcos de Mar, etc. – que encontramos mais a Norte, em que se verifica a proa nitidamente diferente da popa, seja na sua altura, seja na curvatura.

Com este aspeto terminológico assente, comecemos por identificar a realidade palpável, material, ou seja, dos exemplares de Meia-Lua que ainda hoje existem.

## MEIA-LUA: APENAS TRÊS EXEMPLARES

Os pescadores da Costa da Caparica foram abandonando progressivamente o Meia-Lua para a sua faina, adotando um tipo de embarcação mais fácil de manobrar – em terra e no mar – menos exigente em termos de tripulação e de companhia. Este processo foi decorrendo progressivamente, verificando-se ainda antes da entrada de Portugal na CEE e do abate massivo de embarcações motivado pelas leis de integração europeia.

Nos anos 70 do século XX já restavam poucos exemplares, determinando, de resto, a aquisição pelos Museus de alguns exemplares precisamente nessa década. Na verdade, em poucos anos o Meia-Lua tinha desaparecido, de todo, dos areais da Caparica.

De todos os exemplares destas embarcações que existiam até à altura, quatro foram preservadas, mas apenas duas, protegidas por dois museus, sobreviveram.

Um exemplar foi adquirido por um empreendimento turístico de luxo, o Muxito, que ficava localizado em Vale dos Gatos, no concelho do Seixal, à beira da EN10. Porém, dada a falência do empreendimento em 1973, com uma atribulada e ruínea história, após 1974, também a embarcação foi destruída, tal como o resto do empreendimento.

A Junta de Freguesia da Costa da Caparica preservou um outro exemplar na rotunda da Praça da Liberdade, na interseção da Rua das Vítimas da Guerra Colonial com a Rua Horácio da Silva Louro. Esta embarcação foi destruída por um automóvel descontrolado.

A Junta de Freguesia, para substituir o Meia-Lua destruído, adquiriu então, apressada e irrefletidamente, um exemplar de um Saveiro, mas um Barco de Mar pequeno, que não era um Meia-Lua. Apesar de, como veremos adiante, serem embarcações semelhantes e pertencentes à mesma família, feitas até pelos mesmos construtores, são, porém, claramente diferentes.

Esta atitude, decerto criticável, de quem representa o Estado na chamada gestão de proximidade, é reveladora da facilidade com que verdadeiros tesouros culturais, por terem origens humildes, porque populares, são menosprezados e consomem uma grande perda de valor para as nossas comunidades, devido a este preconceito de estatuto.

Esta embarcação sem nome que, repito, não é um Meia-Lua, ainda hoje se encontra na mesma rotunda, não no centro, mas num passeio lateral. Apesar de não ser um Meia-Lua, não deixa de ser valioso e de constituir uma mais-valia para a cidade.

O único exemplar genuíno que ainda hoje é público e pode ser apreciado livremente, chama-se “Há-de Ser O Que Deus Quiser”, (Fig. 1) com o número de matrícula TR-306-L, e encontra-se no nosso Museu de Marinha, em Lisboa.

Contactou-se o Museu de Marinha para obter mais pormenores, tendo obtido resposta da Sra. Tenente Ana Maria Tavares, que nos informou ser desconhecido o ano de construção, mas que foi adquirido pelo Museu em 1975 a Mestre António Cavalinha. Tem 8,5 m de comprimento 2,40 m de boca e 0,80 m de pontal.

Informou ainda que esta embarcação foi restaurada em 2010 pelas Oficinas do Museu de Marinha. Os trabalhos incluíram: limpeza e aspiração; lavagem e desengorduramento da embarcação; remoção de tinta desagregada; remoção do silicone existente; avivamento das juntas com formão adequado; calafetagem com estopa devidamente penteado e aplicado; aplicação de verniz microporoso sobre a calafetagem para aderência e estanquidade ao betume de cobertura, refechamento da calafetagem com betume de dois componentes de base poliéster epóxi, uniformização do acabamento com lixa; escovagem mecânica das superfícies; aplicação de emulsão betuminosa de base acrílica (ref. Hempinol 10-220); pintura nas cores conforme o original em tinta de esmalte sintético (Ref.: Hempalin 52140 - preto, branco, vermelho e verde); impregnação de



Fig. 1 - “Há-de Ser o Que Deus Quiser”, presentemente na coleção do Museu de Marinha, em Lisboa. Fotografia do autor.

óleo de teca e cedro nos remos.

Este rigor evidencia a importância da musealização deste exemplar.

Curiosamente, no mesmo Museu existem os planos de uma outra embarcação, o “Sempre Vim” (Anexo I), que serviu para a construção de um modelo à escala de 1/25, pertencente à Coleção Seixas (Museu de Marinha, Lisboa) feito por Marques Manuel a partir de um desenho de seu tio, José Pecegueiro Gonçalves, em 1920<sup>3</sup>, tal como é descrita no estudo do Dr. Manuel Leitão (Leitão, 2000, p. 48-50). Este estudo foi publicado recentemente pelo Museu de Marinha, mas terá sido redigido em 1963, tal como é referido no seu prefácio.

Estes planos e a respetiva miniatura são muito importantes pois documentam os tempos em

que estas embarcações eram muito maiores, quer os Meia-Lua na Costa da Caparica, quer os Barcos de Mar na Beira Litoral, sendo posteriormente substituídos pelos exemplares que foram adquiridos pelos Museus.

O “Sempre Vim”, tal como refere Manuel Leitão (2002, p. 49), tinha 10,8 m de comprimento, 2,85 m de boca e 1 m de pontal.

Esta variação é um exemplo da forte natureza adaptativa destas embarcações - e não só das embarcações - que acompanham as transformações que os tempos exigem. Recorde-se que a própria diferença entre o Meia-Lua e o Barco de Mar constitui uma adaptação ao tipo de praia em que opera. Continuaremos a falar desta natureza adaptativa pela importância de que se reveste.

---

3 - Ref. Museu de Marinha des. I I. C(a). CC2 –foto 30476/612.

Além deste exemplar, beneficiado com a sua musealização e de fácil acesso, a verdade é que na Costa da Caparica sempre se falou de uma outra embarcação genuína adquirida por um museu inglês, mas que ninguém sabia ao certo qual.

No decorrer da presente investigação foi possível identificar o Exeter Maritime Museum como esse Museu inglês, referido em duas obras diferentes, uma das quais a já anteriormente referida de Manuel Leitão (2002, p. 51).

Trata-se de uma embarcação sem nome, com o número de matrícula TR 41 L (Fig. 2), construída cerca de 1940, adquirida em 1974 pelo Exeter Maritime Museum, cuja coleção conta com várias outras embarcações portuguesas, incluindo outros saveiros, moliceiros, etc. Sobre as suas dimensões apenas sabemos que tem 8,23 m de comprimento.

Segundo as informações colocadas ao nosso dispor, esta embarcação chegou ao Museu britânico muito danificada, sem quase nenhum vestígio de tinta, daí não ter nome, apenas com alguma cor em volta do “olho”.

Ainda conforme a informação disponibilizada, a pintura foi recuperada por voluntários ingleses, trabalhando aos domingos, de acordo com a pintura tradicional e, naturalmente, preservando o famoso “olho” característico, ao qual também adiante nos iremos referir com maior detalhe.

Contactada a Delegação Marítima da Trafaria, apuramos que a matrícula TR 41 L esteve registada nesta Delegação com a denominação “Bem Vinda Seja”, tendo sido originalmente registada na Delegação Marítima do Barreiro em 1956.

O Exeter Maritime Museum viria a encerrar em 1997, cedendo todas as suas embarcações ao “World of Boats”, situado no porto piscatório de East Berwickshire, em Eyemouth, no centro da costa escocesa oriental, cuja paisagem é Património da Humanidade.

Este Meia-Lua, porém, encontra-se em armazém, conjuntamente com algumas outras embarcações tradicionais portuguesas, não estando na coleção acessível diretamente aos visitantes.

Só foi possível reconstituir a história deste Meia-Lua e ter acesso à sua documentação, a qual anexamos, graças a Mary-Lou Watt, diretora deste museu, a quem muito agradecemos, não só pela

simpatia, acessibilidade e prontidão de resposta, mas também, agradecendo através dela, às instituições inglesas e escocesas, por preservarem ainda estas embarcações.

A Sra. Directora Mary-Lou Watt forneceu ainda os planos do Sempre Vim (Anexo I), mas ofereceu também os planos de uma outra embarcação, o “Deus Te Guie” (Anexo II), igualmente classificada como saveiro, também referida por Manuel Leitão na mesma obra como “um novo tipo que apareceu recentemente na CAPARICA e que representa um MEIA-LUA sem as alterosas e elegantes proa e proa”<sup>4</sup> (Leitão, 2002, p. 51). Aqui estamos, uma vez mais, perante a adaptabilidade, a grande flexibilidade, de que continuaremos a falar.

Não pode deixar de ser notada a quase contiguidade temporal com que ambos os Museus decidem adquirir um exemplar de Meia-Lua, ainda mais acentuada pela partilha de planos das mesmas embarcações. Arriscamos afirmar que existiram laços de comunicação fortes entre ambas as instituições, laços que o tempo parece ter relegado para segundo plano, não sobrevivendo à extinção do Exeter Maritime Museum.

Finalmente, além destes dois exemplares genuínos, existe um terceiro, produto de uma reconstrução histórica, conduzida a partir de J. A. Neves Cabral, 1969, da responsabilidade da Associação “A Mar A Costa”, com a ajuda do autor destas linhas e o apoio do Dr. Alfredo Pinheiro Marques, Diretor do CEMAR, que proporcionou a ligação com um dos poucos construtores deste tipo de embarcações ainda ativos, Mestre Gadelha (Evangelista Loureiro), “carpinteiro de machado”, que é referido também num outro estudo sobre os Saveiros (Fidalgo, 2000, p. 35-36) e cujo estaleiro se situa em Mira.

Esta embarcação foi batizada com o nome da Associação que promoveu a sua construção, “A Mar A Costa”, e pode ser vista no paredão, junto à praia, perto das instalações dos pescadores, atrás da lota da Costa da Caparica (Fig. 3).

O “A Mar A Costa” nunca foi ao mar e tem as medidas aproximadas dos planos elaborados por J. A. Neves Cabral. Aproximadas, mas não exatas, como se poderá compreender de seguida.

---

4 - Maiúsculas no original. Provavelmente trata-se de um lapso, em que onde se lê “proa e proa” se deveria ler proa e popa.



Fig. 2 - “Sempre Vim”, presentemente na coleção do “World of Boats”; foto gentilmente fornecida pela sua Diretora Mary-Lou Watt.

## ALGUMAS PALAVRAS SOBRE O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO

Após o contacto inicial anteriormente referido com Mestre Gadelha, foi-lhe fornecida uma cópia dos planos aqui publicados.

Surpreendentemente, após algum tempo, o construtor considerou que os planos não permitiam produzir uma embarcação eficiente, ou melhor, afirmava que a embarcação que ali estava desenhada não seria possível de “governar” no mar.

Para resolver este inesperado problema, ficou então marcada uma visita do Mestre ao Museu de Marinha para se poder comparar os planos com um exemplar genuíno.

Nessa visita, além de Mestre Gadelha e do autor destas linhas, estava o Presidente da Associação, João Pinheiro, que viria a custear a construção, e o Vice-Presidente, Lídio Galinho, pescador experiente na Arte-Xávega e no Meia-Lua.

Na presença do “Há-de Ser o Que Deus Quiser”, Mestre Gadelha, confirmou a sua teoria confrontando os planos com o exemplar. No entanto, a verdade é que nenhum dos outros presentes “viu” aquilo a que Mestre Gadelha se estava a referir, incluindo o pescador veterano.

Para a elaboração deste artigo entrevistamos Evangelista Loureiro, de 69 anos, que confirmou ser conhecido por Mestre Gadelha, tal como seu pai, avô e várias gerações de “há uns 300 anos” a esta parte, como referiu<sup>5</sup>.

---

5 - Oportunamente disponibilizarei no meu *website* (salomao.pt) o registo áudio e vídeo desta entrevista, disponibilizando as fontes, como considero ser meu dever, mas também de forma a poder ser tratada de acordo com metodologias diversificadas.

O construtor confirmou as diferenças acentuadas entre o Meia-Lua que construiu e os restantes saveiros, assim como as naturais diferenças entre os vários saveiros de acordo com o local da sua faina, mas também as diferenças próprias das necessidades do seu uso, maiores ou menores, por exemplo, adaptadas ao número de pessoas que se planeava nela trabalharem e mesmo várias características pedidas por cada construtor que adaptavam a embarcação à forma particular como gostavam de trabalhar.

Confirmou também que “as medidas que eles lá tinham, não davam... Não davam barco nenhum (...) era muito fechado à ré...” Instado a dar mais pormenores, confirmou que o seu sistema de trabalho, de resto, o sistema tradicional de outros construtores deste tipo de embarcações (saveiros, moliceiros, etc.) não se baseava em plantas, mas sim no “risco que se tem na mente”.

Conforme explicou, o sistema tradicional é aprendido pela prática, passando de geração em geração, constituindo um “saber fazer” interiorizado, tal como Mestre Gadelha referia: “com as minhas linhas, eu sei que o barco funciona, que se faz ao mar”.

Nas suas palavras, Mestre Evangelista Loureiro olhou para a planta e “viu” o barco que lá estava, “viu” também o mar e “viu” que não dava, que a ré era muito estreita.

Referiu ainda ser frequente estar em desacordo com quem lhe encomenda os barcos – pescadores, que não compreendem a construção – apesar de saberem depois usá-los, acabando até por louvar a sua arte, naqueles mesmos aspetos com que antes discordavam.

Aprendeu com o pai e com o avô, tal como eles haviam aprendido com os seus pais, a usar o “pau do risco, ou pau de pontos”, uma espécie de régua com riscos que permitem a estes Mestres definirem todas as medidas de todas as embarcações que produzem (Fig. 4). Também Manuel Fidalgo realça a importância do “Pau de Pontos” na obra já citada (2000, p. 39-41).

Estamos, portanto, perante um conjunto de saberes que passa de geração em geração e são aprendidos de forma diferente daquela que aprendemos na escola.

Como se pode compreender, estes saberes assim herdados vão dos saberes envolvidos na pesca, que são muitos e variados, notoriamente relacionados com a manobra da embarcação, feitura e reparação das redes e a relativa ao pescado propriamente dito, o seu tipo, os seus hábitos e, principalmente, a sua captura. Como também podemos agora compreender, é também o caso da própria construção das embarcações.

Se tivermos em consideração Jean-François Lyotard (Lyotard, 1983, p. 42) poderíamos propor este como um saber narrativo, em oposição ao saber científico, mas cumprindo igualmente as exigências denotativas do *apophantikos* aristotélico.

Este tipo de saber, difícil de definir para os que, como o autor, se situam na ciência e na escolaridade, não pode, por razão dessa dificuldade, ser desprezado nem sequer menosprezado. Pelo contrário, constitui um alicerce milenar da sobrevivência humana, da vida tal como nós, humanos, a percebemos.

Tivemos ocasião de questionar o reputado físico José R. Croca, membro fundador do Centro de



Fig. 3 - “A Mar a Costa”, reconstrução histórica da associação com o mesmo nome. Fotografia do autor.

Estudos de Filosofia da Ciência da Universidade de Lisboa, precisamente sobre a questão destes saberes, tendo obtido em resposta o seguinte excerto da sua autoria, fruto da adaptação livre de vários textos de sabedoria chinesa:

*“Queres ser um mestre archeiro?”*

*Então não te preocupes com nenhuma regra técnica. Passa dois anos debaixo do tear da tua mulher e procura seguir o movimento incessante da laçadeira sem fechar os olhos. Depois, durante três anos, ocupa-te unicamente em fazer caminhar, contra a luz, um piolho por um fio de seda. Quando o piolho te parecer maior que uma roda de carroça, quando for maior que uma montanha, tapando o Sol, quando tu vires o seu coração, então pega no arco e atira sem hesitação. Atingirás o piolho no centro do seu coração sem sequer tocar no fio de seda.”* (Croca, 2013)

Não é, porém, nosso objetivo, a clarificação epistemológica dos conhecimentos que aqui interagem. No entanto, não podemos deixar de apontar com clareza a importância fundamental destes saberes, não apenas no objeto deste estudo, mas de forma mais ampla na Cultura Popular e, sobretudo, chamar a atenção – da forma mais veemente possível – para a contínua subvalorização a que têm sido votados, não apenas por deformação classista do seu estatuto “menor”, comparados com a produção cultural das “elites”, como também pelas dificuldades que levantam como objeto de estudo científico.

A questão é, porém, muito clara: apesar dos atores destas culturas serem pobres, a realidade da sua produção cultural (neste caso, instrumental, o barco) é, pelo contrário, extremamente rica, embora se expresse em materiais pobres e perecíveis.

Parte importante dessas dificuldades, próprias das características deste tipo de saberes, são ainda mais acentuados no caso das Culturas Marítimas, como refere Francisco Oneto Nunes na Introdução da obra que coordenou (Nunes, 2008, p. 10), realçando a essência das Culturas Marítimas: *fluidez e flexibilidade*<sup>6</sup>, citando Yvan Breton (Breton, 1981).

Esta fluidez e flexibilidade, entre muitas outras coisas, determinam a facilidade e rapidez das mudanças adaptativas nas embarcações, a que nos temos vindo a referir, mas também nas redes, casas, etc., o que, por sua vez também levanta enormes dificuldades a todo o esforço tipológico.

Talvez por esta facilidade na variação, são denominados Meia-Lua todo o tipo de saveiros.



Fig. 4 - Mestre Gadelha, Evangelista Loureiro, com o seu Pau de Pontos. Fotografia do autor.

Mesmo na Costa da Caparica, como vimos atrás, continuou a ser denominado como Meia-Lua um saveiro que lhe sucedeu, sem as rodas de proa e popa acentuadas que o caracterizam, mas cuja construção se tornou muito mais fácil, como é o caso do “Deus te Guie” (Anexo II).

Passa-se o mesmo com a habitação característica destas populações, os Palheiros, quase totalmente desaparecidas nas suas características definidas no estudo das Construções Primitivas de Portugal (Oliveira, Galhano, & Pereira, 1994, p. 222-227).

A dúvida levantada sobre as construções similares presentemente existentes na Costa da Caparica, construções feitas com divergências da tipologia dos Palheiros originais, mas que, na nossa humilde opinião, constituem interpretações, ou variações, ou seja, parte intrínseca da sua família, em que a variação constitui claramente uma marca identitária, não só nas edificações, como nas embarcações, tal como já vimos.

6 - Itálico no original.



Nesta realidade complexa, tudo é herdado de geração em geração, mas tem obrigatoriamente de se adaptar aos condicionalismos do presente vivido por cada um, não sendo, portanto, uniforme.

Há, todavia, um objetivo comum, central e inexorável: a sobrevivência. Muito claramente, a dura e muito real necessidade de encontrar alimento para a família, dia após dia, contando com recursos limitadíssimos.

Que recursos? Neste quadro de extrema penúria das comunidades dos areais, sobreleva exatamente esse: a tradição, os saberes passados pelos pais e que a eles foi passado pelos avós e assim sucessivamente através das gerações, comprovado e validado ao longo dos tempos.

A importância da tradição como recurso para enfrentar as dificuldades do presente, especialmente pela dificuldade em encontrar recursos alternativos e pela dureza objetiva da sua vida, explica não só a sobrevivência destas comunidades, de identidade claramente diferenciada das outras, mesmo quando começam a partilhar o mesmo território, especialmente a partir de finais do século XVIII, princípios do XIX.

Esta tradição fundamental é, porém, muito mais profunda e antiga do que se poderia superficialmente supor, sendo particularmente eloquente para a compreensão da sua força, passada de geração em geração, não através dos séculos, mas sim dos milénios.

## AS ORIGENS DO MEIA-LUA

É particularmente sugestiva a classificação que podemos ver na placa identificadora do Meia-Lua do nosso Museu de Marinha em Lisboa: Embarcação do tipo Mesopotâmico.

É Octávio Lixa Filgueiras quem primeiro caracteriza com rigor e clareza as embarcações tradicionais portuguesas, tal como é reconhecido unanimemente (Garrido, 2011).

Filgueiras distingue as influências das embarcações tradicionais portuguesas como sendo claramente demarcadas pela “fronteira” do Rio Douro, atribuindo as origens das embarcações deste rio para norte a influências escandinavas, germânicas e bretãs, ao passo que as embarcações a sul teriam origens mediterrânicas, atribuindo especificamente

ao saveiro, o barco da xávega, uma fonte Mesopotâmica, muito especialmente vinculada a uma miniatura em prata, que constitui um dos dois barcos da parcela PG 789, recolhida no Túmulo Real de Ur, da coleção de objetos sumérios recuperados pelas escavações arqueológicas de Sir Leonard Woolley, nas décadas de 20 e 30 do século XX, no sul do atual Iraque (Wilson, 2000).

Numa comunicação num congresso em Greenwich (Filgueiras, 1976), este autor defende esta relação mesopotâmica através de diversos paralelismos, nomeadamente na própria forma das embarcações, quer, muito especialmente, no processo idêntico de construção, apresentando ainda diversas fontes históricas e iconográficas, como é o caso das pinturas murais de Hagia Triada, em Creta.

Além destas fontes, aquele autor aponta o povo Ma’dān (مادان), que ainda hoje habita nas planícies pantanosas do sul do Iraque, assinalando a clara semelhança, não só no seu aspeto, mas sobretudo aos processos de construção dos saveiros, mas também da Barca Serrana, do Mondego e sobretudo da Maseira, de S. Martinho do Porto, que, nas palavras daquele autor, “parecem corresponder traço a traço ao “shartoush” do Eufrates” (Filgueiras, 1976, p. 86)<sup>7</sup>.

Recusa, portanto, a tese de origem autóctone (Langhans, 1968, p. 127), que, curiosamente, não tem muitos adeptos, devido à evidente singularidade desta embarcação.

Mais tarde, Filgueiras (1981, p. 368) regressa ao tema e à defesa da sua tese de origem mesopotâmica, reforçando a relação que já tinha enunciado, entre Ur e Ugarit, obstando assim às teses de origem fenícia defendidas por Alan Villiers (Villiers, 1954, p. 674), apesar do olho egípcio de Horus presente ainda nas embarcações da Costa da Caparica, a que regressaremos mais adiante.

Recusa também as teses de origem céltica provenientes de Paul Johnstone (Johnstone, 1975, p. 61) e (Johnstone, 1980, p. 93)<sup>8</sup>, assim como as de origem Viking (Madahil, 1933, p. 76-77), até pelo estabelecimento, como atrás ficou referido, do Douro como fronteira desta influência proveniente do norte europeu, que já se verificaria, na opinião de Filgueiras, por exemplo, na Lancha Poveira.

Recusa também a relação com a difusão da cultura megalítica (Daniel, 1958, p. 130-131), no que coincide com Johnstone, confirmado posteriormente

7 - Tradução nossa.

8 - Foi também nesta publicação que descobrimos o rasto do Meia-Lua adquirido pelo Museu Marítimo de Exeter, p. 91.

por testes de radiocarbono (Johnstone, 1980, p. 85).

Finalmente, contesta também as teses de origem árabe (Cortesão, 1962, p. 161-162), apesar de reconhecer “a persistência do seu uso desde o domínio árabe, identificando-se nalgumas iluminuras das «Cantigas de Santa Maria», representações de barcos de pesca de Faro com o *barco de mar*” (Filgueiras, 1981, p. 361), convocando de novo os Ma’dân, muito anteriores aos árabes, que, segundo Thesiger (1958, p. 205-212), que cita, se consideram descendentes dos antigos povos da Mesopotâmia.

Filgueiras, citando outros autores (Grasso & Ibarra, 1949, p. 172, 175) defende um relacionamento direto Ur – Ugarit – Creta – Tartessos, baseando-se nas teses de Adolf Schulten<sup>9</sup> e sublinhando a justaposição dos pontos de fixação dos povos Túrdulos, que sobrevieram à destruição de Tartessos.

Apesar de Octávio Lixa Filgueiras não colocar datas nestas afirmações, ao relacionar o Barco de Ur, a datação será de cerca de 2600 AC (Wilson, 2000), ao passo que as referências a Tartessos, referida por Heródoto, a situariam no século VI AC.

Não se sabe muito sobre Tartessos, supondo-se que terá sido destruída por Cartago, dando origem ao aparecimento de tribos descendentes como os Turdetanos e os Túrdulos. Não cabe aqui definir nem a história de Tartessos, nem a origem dos restantes povos, a não ser a configuração, mais do que plausível, defendida por Octávio Lixa Filgueiras pelo tipo e forma de construção das embarcações, e também pela justaposição geográfica, como atrás citámos, dos locais de permanência destes povos e os da utilização dos saveiros.

Finalmente, uma palavra ainda para o “olho” que tradicionalmente figura em ambos os lados da proa do Meia-Lua e que, segundo opinião de um abalizado egiptólogo (Sales, 2012) poderá muito bem constituir uma herança egípcia, uma vez que o “udjat” ou o olho esquerdo de Horus, que permaneceu vivo mesmo depois de ter sido arrancado numa disputa com seu tio, gozou de uma ampla popularidade em todo o Mediterrâneo.

Apesar da clara pobreza das comunidades de Arte-Xávega, descrita desde os finais do século XIX na obra de Baldaque da Silva (Silva, 1891) que infelizmente perdura até aos nossos dias, conforme consubstanciado, por exemplo, no trabalho de Henrique Souto (Souto, 2007, p. 133-142), a verdade é que estamos perante um tesouro cultural e histórico

milénar, de valor obviamente inestimável.

A própria Arte-Xávega, ainda segundo Henrique Souto (2007, p. 107), citando von Brandt (1984) e Sahrage e Lundbeck (1992) é usada – ou redes do mesmo tipo – há cerca de três mil anos.

Assim, por aquilo que sabemos e acabámos de expor, os saveiros são símbolos vivos de uma longuíssima e continuada tradição que liga as nossas dunas aos primórdios da civilização, portanto, um tesouro histórico e cultural.

Olhar para eles na sua faina ao pôr do sol, nas coleções de Museus ou simplesmente varados no areal, tem o mesmo profundo significado de um fragmento de cerâmica suméria, um sarcófago egípcio, o Pártenon ou o Coliseu de Roma, acordando as nossas frágeis e breves pessoas para o longo percurso civilizacional da humanidade, com uma demonstração objetiva do mais essencial e ancestral da natureza humana, na sua luta pela sobrevivência, adaptando heroica e tenazmente, dia após dia, aquilo que lhes chegou desde o início dos tempos, construindo o futuro dos seus filhos.

## BIBLIOGRAFIA

BRANDT, A. V. (1984) - *Fish Catching Methods of the World* (3ª ed.). Farnham (GB): Fishing News Books.

BRETON, Y. (1981) - *L’anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs: réflexions sur la naissance d’un sous-champ disciplinaire. Anthropologie et Sociétés*, 5 (1), p. 7-27.

CABRAL, J. A. N. (1969) - *Meia-Lua da Costa da Caparica*. Setúbal: Junta Distrital de Setúbal.

CORTESÃO, J. (1962) - *Os descobrimentos portugueses*. Lisboa: Arcádia.

CROCA, J. R. (2013) - [O Caminho do Guerreiro].

SAHARAGE, D. & LUNDBECK, J. (1992) - *A History of Fishing*, 8. Berlin-Heidelberg: Springer-Verlag.

DANIEL, G. E. (1958) - *The megalith builders of Western Europe*. London: Hutchinson.

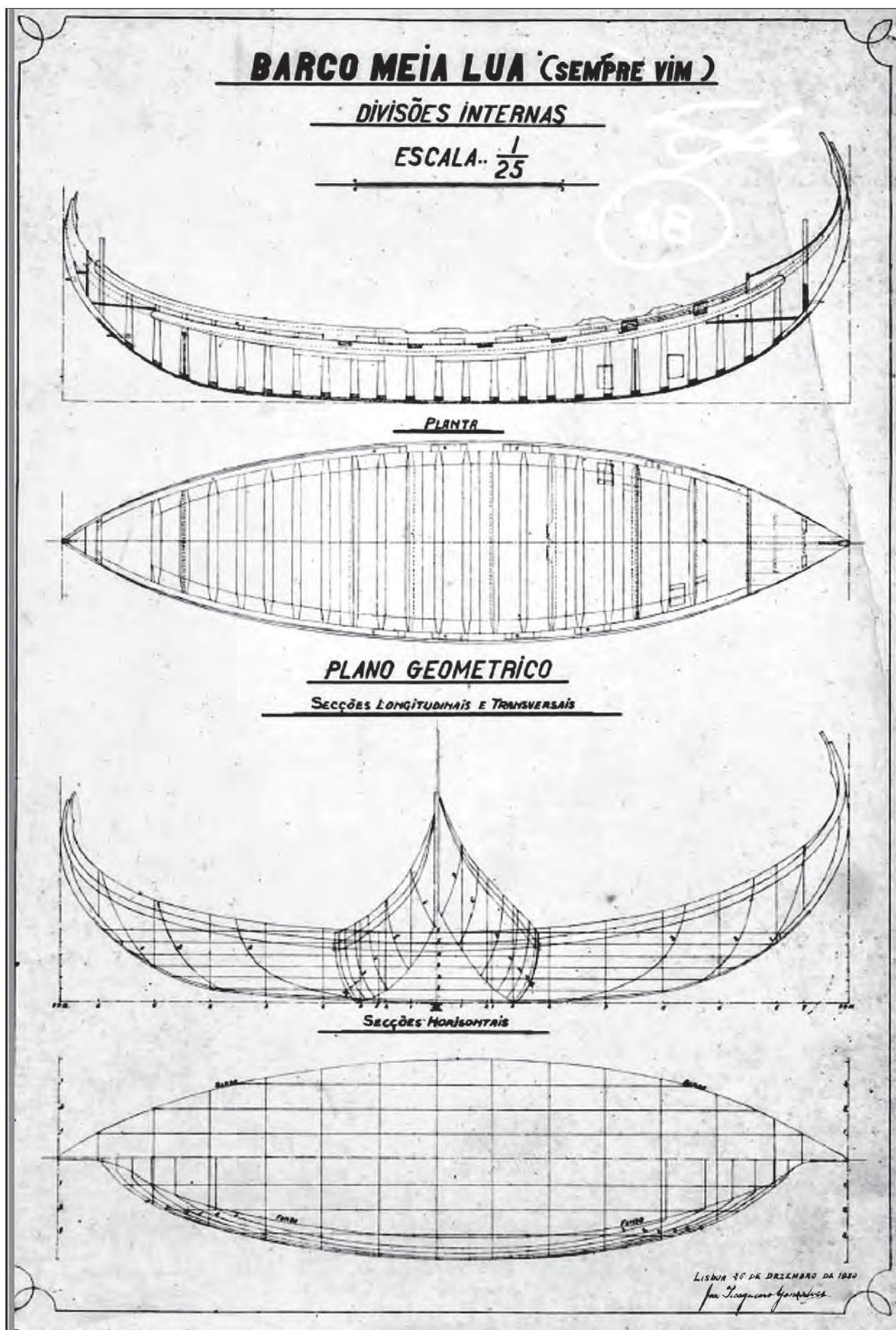
FIDALGO, M. (2000) - *O Barco da Xávega*. Lisboa: Edições Colibri e Inatel.

---

9 - Filgueiras não cita nenhuma obra em particular do iberólogo Adolf Schulten, acrescentamos nós (Schulten, 1945).

- FILGUEIRAS, O. L. (1976) - *The Xavega Boat - a case study in the integration of archaeological and ethnological data*. Paper presented at the Sources and Techniques in Boat Archaeology. [http://www.isbsa.org/doc/ISBSA\\_01\\_1976\\_Greenwich.pdf](http://www.isbsa.org/doc/ISBSA_01_1976_Greenwich.pdf)
- FILGUEIRAS, O. L. (1981) - Barcos de Pesca de Portugal. *Revista da Universidade de Coimbra*, s.n, p. 344-388.
- GARRIDO, Á. (2011) - *Tudo num Barco: Património Marítimo e Cultura Popular*. Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo e Museu Marítimo de Ílhavo.
- GRASSO, D. E. & IBARRA, J. A. (1949) - *Historia de la navegación primitiva*. Buenos Aires: F. Livellari.
- JOHNSTONE, P. (1975) - Les navigations préhistoriques et protohistoriques dans l'Europe du nord-ouest. *Le Petit Perroquet*.
- JOHNSTONE, P. (1980) - *The Sea Craft of Pre-History*. Londres: Routledge.
- LANGHANS, F. P. D. A. (1968) - *Antropologia luso-atlântica*. Lisboa: Parceria A. M. Pereira.
- LEITÃO, M. (2000) - *Os Saveiros*. Lisboa: Museu de Marinha.
- LEITÃO, M. (2002) - Património Cultural da Marinha - Peças para Recordar - 44. O Saveiro "Meia-Lua" da Caparica. *Revista da Armada*, 359. Retrieved from <http://www.ctlfog.nra.pt/html/meiaLua.htm>
- LYOTARD, J. - F. (1983) - *A Condição Pós-Moderna* (J. B. de MIRANDA, trans.). Lisboa: Gradiva.
- MADAHÍL, A. G. D. R. (1933) - *Etnografia e História: Bases para a organização do Museu Municipal de Ílhavo*. Ílhavo: Ed. do Autor.
- NUNES, F. O. (2008) - Introdução. In F. O. NUNES (ed.), *Culturas Marítimas em Portugal*. Lisboa: Âncora Editora p. 7-13.
- OLIVEIRA, E. V. D., GALHANO, F., & PEREIRA, B. (1994) - *Construções Primitivas em Portugal* (3ª ed.). Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- SALES, J. (2012) - O Olho Egípcio dos Barcos dos Pescadores da Costa da Caparica. *Notícias da Gandaia*. Retrieved from Notícias da Gandaia website: <http://gandaia.info/?p=2568>
- SCHULTEN, A. (1945) - *Tartessos*. Madrid: Espasa - Calpe.
- SILVA, A. A. B. D. (1891) - *Estado actual das pescas em Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- SOUTO, H. (2007) - *Comunidades de pesca artesanal na costa portuguesa na última década do século XX*. Lisboa: Academia da Marinha.
- THESIGER, W., & MAXWELL, G. (1958) - Marsh dwellers of Southern Iraq - Primitive Ma'dan. *National Geographic Magazine*.
- VILLIERS, A. (1954) - Golden Beaches of Portugal *National Geographic Magazine*, 106 (5), p. 673-696.
- WILSON, K. L. (2000) - Treasures From The Royal Tombs Of Ur. *The Oriental Institute News and Notes, Fall* (167). Retrieved from <http://oi.uchicago.edu/pdf/nn167.pdf>

Anexo I - Planos do "Sempre Vim", presentemente na coleção do "World of Boats", gentilmente fornecidos pela sua Diretora, Dra. Mary-Lou Watt.



Anexo II - Planos do "Deus te Guie", presentemente na coleção do "World of Boats", gentilmente fornecidos pela sua Diretora, Dra. Mary-Lou Watt.

