



Barco Moliceiro

uma herança da Ria de Aveiro

HISTÓRIA, TESTEMUNHOS E INSCRIÇÃO NA UNESCO



Barco Moliceiro

uma herança da Ria de Aveiro

HISTÓRIA, TESTEMUNHOS E INSCRIÇÃO NA UNESCO

Comunidade Intermunicipal
da Região de Aveiro

2025

Navegando a nossa História rumo ao Futuro

2025 será o ano decisivo para a candidatura UNESCO do “Barco Moliceiro: Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro”.

Este percurso teve início em 2019 na Comunidade Intermunicipal, com o Relatório sobre Boas Práticas e Orientações para a Certificação do Património na Região de Aveiro, que serviu de base à decisão, face à preponderância histórica e autenticidade, à sua classificação, na vertente imaterial.

Um marco significativo ocorre em 2022, com a inscrição no Inventário Nacional do Património Cultural Imaterial, como registo de salvaguarda urgente.

A confirmação oficial foi publicada em Diário da República de 15 de dezembro e destaca:

1. A importância da manifestação enquanto reflexo da identidade da comunidade, grupos e indivíduos que a praticam e se encontram associados;
2. A importância da sua dimensão histórica, social e cultural na área territorial;
3. A relevância da manifestação para o desenvolvimento sustentável;
4. As atuais características do contexto de transmissão do saber-fazer, que acarreta riscos passíveis de comprometerem a sua continuidade, a curto e médio prazo;
5. As medidas de salvaguarda e valorização preconizadas na viabilidade futura.

5

De seguida, foi objetivo da operação iniciar o processo de candidatura para inscrição na Lista Representativa do Património Cultural Imaterial da Humanidade da UNESCO.

Pretendeu-se criar o compromisso de todos na região para a maior valorização e preservação do bem, mas também criar um novo mecanismo turístico, com elevado potencial promocional e comunicacional à escala internacional.

Focou-se o grupo de trabalho em sintonia com as orientações da Direção Geral do Património Mundial e da Comissão Nacional da UNESCO, em articulação com os agentes e entidades representativas da região, bem como com a comunidade local.

Após um rigoroso processo de avaliação, a candidatura foi a única selecionada para representar Portugal em 2025 no âmbito internacional.

A decisão será anunciada na 20.^a sessão do Comité Intergovernamental para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial, que decorrerá em dezembro próximo, na Índia.

Se a candidatura for bem-sucedida, tornar-se-á o décimo elemento português a integrar a prestigiada lista da UNESCO. E o primeiro da Região Centro de Portugal.

TÍTULO

Barco Moliceiro

Uma herança da Ria de Aveiro - História, Testemunhos e Inscrição na UNESCO

SELEÇÃO DE IMAGENS

Ana Pimentel

Daniela Alves

Marcília Almeida

PROMOTOR

Comunidade Intermunicipal
da Região de Aveiro

DESIGN E PAGINAÇÃO

Ana Pimentel

EDITOR

IPDT – Instituto de Planeamento
e Desenvolvimento do Turismo

DEPÓSITO LEGAL

543160/25

COORDENAÇÃO TÉCNICA

António Jorge Costa

INVESTIGAÇÃO E TEXTOS

Daniel Costa

Daniela Alves

Marcília Almeida

DATA DE PUBLICAÇÃO

junho de 2025

2.^a Edição

© IPDT Turismo - todos os direitos reservados

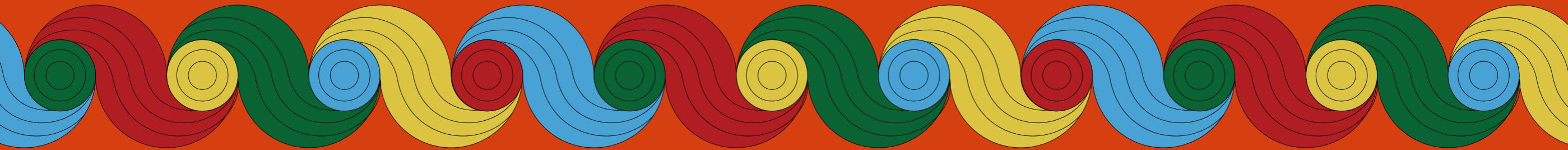
CONTEÚDOS

<i>Capítulo I — LEGADO DA RIA DE AVEIRO</i>	9
<i>Capítulo II — RIA DE AVEIRO</i>	13
<i>Capítulo III — FAINA</i>	19
<i>Capítulo IV — O BARCO MOLICEIRO</i>	29
<i>Capítulo V — O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO</i>	51
<i>Capítulo VI — A DECORAÇÃO</i>	61
<i>Capítulo VII — OS NOSSOS MESTRES</i>	73
<i>Capítulo VIII — OS “BOTA-ABAIXO”</i>	109
<i>Capítulo IX — AS REGATAS E OS CONCURSOS DE PAINÉIS</i>	113
<i>Capítulo X — A INFLUÊNCIA DO MOLICEIRO</i>	121
<i>Capítulo XI — CANDIDATURA À UNESCO</i>	127
NOTAS FINAIS	133
BIBLIOGRAFIA	135

Barco Moliceiro: uma herança da Ria



© David Goddard - fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ílhavo



**“O barco moliceiro já
está tão bem feito, que
a partir de um momento,
tudo o que lhe fizermos,
será para pior.”**

Mestre António Esteves



Ao longo de várias décadas, o barco moliceiro tem sido alvo de rasgados elogios e inspiração para escritores, artistas, pensadores e curiosos. Raúl Brandão (1923) retratou-o como uma ligação harmônica entre o homem, o barco e a natureza, um elo que poucas embarcações conseguiram criar e preservar. Originalmente concebido para a apanha do molho, uma atividade crucial para a subsistência da população durante décadas, seria expectável que o barco desaparecesse com a extinção dessa atividade, tal como aconteceu com muitas outras embarcações ao longo da história.

No entanto, o barco moliceiro nunca foi uma simples ferramenta de trabalho; ele sempre teve espírito, alma e corpo, moldados pelas gentes da Ria. Como escreveu Jaime Vilar (1990), o moliceiro é fruto do génio marinheiro. Este barco é o resultado do engenho, da experiência e do saber acumulado de várias gerações, que, ao sentir a necessidade de uma embarcação apropriada para uma atividade específica, souberam inovar, criar e construir um barco que se adaptasse tanto às exigências do trabalho quanto às características naturais da Ria de Aveiro.

As técnicas de construção do moliceiro são um legado do conhecimento desta comunidade. Mestres e aprendizes, ao longo das décadas, pensaram, trabalharam e melhoraram, integraram elementos que os novos tempos lhes traziam, mantendo-se sempre fiéis à premissa tradicional da construção. Como afirma o Mestre António Esteves, “o barco moliceiro já está tão bem feito, que a partir de um momento, tudo o que lhe fizermos, será para pior.”

Um barco que nasce de um simples pau com medidas traçadas, o “pau-de-pontos”, é algo raro, especialmente nos dias de hoje, onde projetos e desenhos são fundamentais. Este pau é o expoente máximo do saber imaterial destes mestres, que, utilizando-o, conseguem construir uma das mais belas embarcações da história. Uma ferramenta que, apesar de parecer simples, requer uma interpretação específica e um manual de saber que existe apenas na mente dos mestres, atualizado pela experiência e transmitido aos aprendizes através da prática nos estaleiros da região.

**Este barco
é o resultado
do engenho,
da experiência
e do saber
acumulado ao
longo de várias
gerações.**

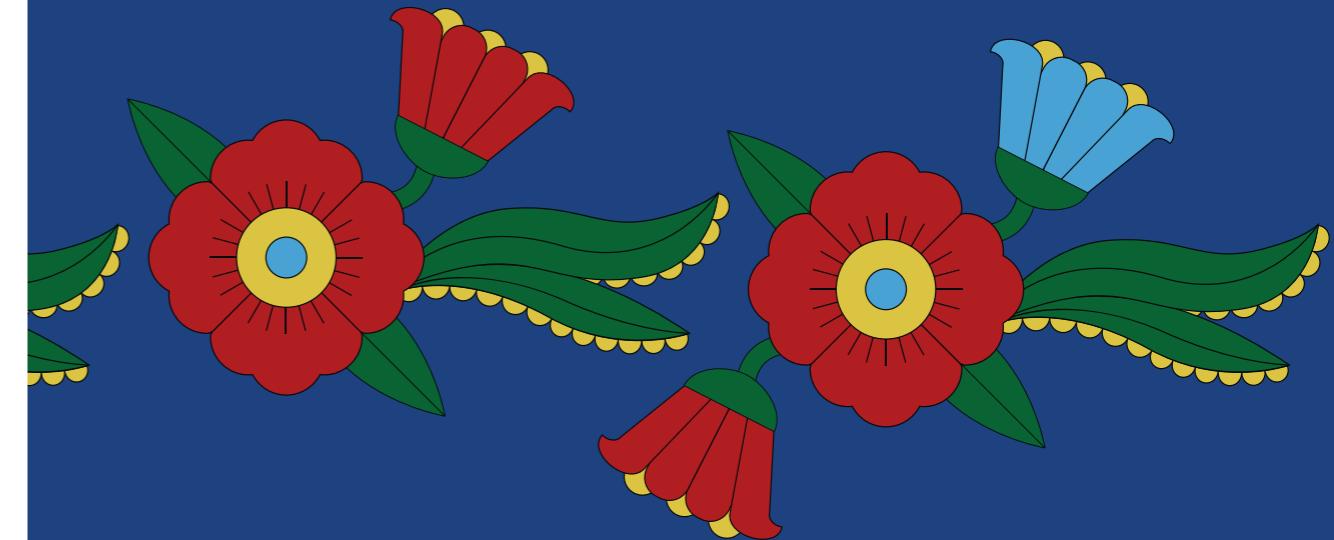
A criatividade, o arrojo, a matreirice e a alma da Região de Aveiro permitiram ao barco moliceiro ganhar cor e se tornar no ex-libris da região. Os seus quatro painéis – dois na proa e dois na ré – transformaram-se em quadros flutuantes, como os apelida Clara Sarmento. Estes quadros permitiram (e permitem) acompanhar a história, homenagear personalidades e momentos, enaltecer feitos, destacar as pessoas da ria, as suas crenças, fados e os trabalhos que aqui se praticam, sempre um cunho humorístico e muito pessoal.

Observar os painéis decorados dos barcos moliceiros é cair, involuntariamente, numa armadilha preparada, com criatividade pelos seus autores, que jogam com o desenho e a legenda, para criar um imaginário para o qual o seu observador é transportado, que lhe permite entender as gentes da ria e sua a forma de ver e viver a vida, como afirma José Manuel Oliveira, pintor contemporâneo dos painéis dos barcos moliceiros. Esta forma de arte, desenvolvida por construtores, pintores e proprietários, conferiu ao barco moliceiro uma posição de destaque regional, nacional e internacional, como evidenciado pela já distante Exposição de Genebra, de 1953, em que Portugal marcou presença, e na qual esteve exposta uma proa de moliceiro como símbolo desta região e do país.

Hoje, fruto dos tempos, é o barco moliceiro uma das personagens principais de uma narrativa vivida e contada, em fotografia e vídeo, pelos residentes e visitantes da região, que é divulgada nos quatro cantos do mundo, num ritmo acelerado, à velocidade de uma atualização dos seus feeds pessoais.

Uma história, todos os dias contada, que nasceu (e nasce) do génio das pessoas da Ria que souberam criar e cuidar de um barco de trabalho, que se tornou camarada e que transmite os seus pensamentos através de mensagens inscritas em quadros flutuantes.

Conheçamos agora essa história.



**A Ria de Aveiro foi berço
de diversas embarcações
tradicionais, das quais se destaca
o Barco Moliceiro.**

**Estas embarcações foram
fundamentais para a subsistência
da população ribeirinha durante
várias décadas.**



Barco Moliceiro: uma herança da Ria

A Ria de Aveiro é um sistema estuarino-lagunar composto por uma rede de canais de maré permanentemente ligados, com uma zona terminal de canais estreitos e de baixa profundidade. Estende-se por aproximadamente 47 km desde Ovar até Mira.

A sua profundidade varia entre 1 e 2 metros, podendo elevar-se nas cales até quatro a seis metros. A sua superfície é avaliada em 11 mil hectares, dos quais 6 mil estão permanentemente submersos (ICNF, 2005; Castro, 1943; Sarmento, 2008).

Características da ria e a sua formação

Segundo Rocha e Cunha (1939, in Lopes, 1997), a Ria de Aveiro é “um dos acidentes mais notáveis da costa portuguesa”. Considerada a “zona húmida mais importante do Norte do país”. Alberga uma grande diversidade de comunidades vegetais halófilas e sub-halófilas numa extensa área estuarina, representando a área mais importante de ocorrência do habitat 1130 (Estuários) (ICNF, 2005).

O processo de formação da Ria de Aveiro iniciou-se por volta do século X, resultado do recuo do mar e da formação de cordões litorais, que originaram uma laguna, assumindo a sua formação atual no século XVI. Durante séculos, a localização da barra variou entre Ovar e Mira (Oliveira, 1988). Com o deslocamento da barra para sul, o canal de comunicação com o mar tornou-se menos profundo e largo. Em 1757, após uma grande tempestade, o acesso ao mar ficou obstruído, resultando num período de isolamento que trouxe pobreza e fome à região (Lemos, 1933; Barrosa, 1985; Oliveira, 1988; Sarmento, 2008).

Para dar resposta a esta situação, foi aberta uma barra artificial em 1808, no local onde atualmente se encontra, fixando-se a abertura da barra por meio de um paredão construído do lado sul perpendicularmente à linha de Costa (Lemos, 1933).

1808: a abertura da barra

Após a abertura da barra artificial em 1808, iniciativa dos engenheiros Luís Gomes de Carvalho e Reinaldo Oudinot, seguiram-se anos de recuperação.

As salinas e as pescas ressurgiram, a região tornou-se mais saudável, a agricultura desenvolveu-se e a população cresceu (Lemos, 1933; Lopes, 1968; Sarmento, 2008). Ao longo dos séculos XIX e XX, foram realizadas obras de melhoria na barra, possibilitando o desenvolvimento de atividades económicas que exigiam uma ria navegável e salubre. Estas obras foram essenciais para evitar o total corrompimento da Ria (Lopes, 1907).

A Ria de Aveiro destaca-se pela sua beleza paisagística e elevada biodiversidade, sendo uma das mais importantes zonas húmidas nacionais. É reconhecida pelos diversos estatutos de conservação da natureza atribuídos, incluindo a classificação de Zona de Proteção Especial (ZPE) em 1999 e Sítio de Importância Comunitária (SIC) em 2014, no âmbito das Diretivas Aves e Habitats, que estimulam a valorização do património natural da região (Pita et al., 2020).

A Ria como meio de subsistência

Durante séculos, até meados do século XX, a Ria de Aveiro funcionou como um dos mais importantes eixos de comunicação entre as populações ribeirinhas. A comunidade da região manteve uma forte afinidade com este ecossistema, vivendo em função do que a ria lhes proporcionava (Robaina et al., 2011).

Em 1905, Luiz de Magalhães define o trabalho na Ria de Aveiro em 4 categorias, sendo elas a exploração das salinas; a apanha das algas – o molijo; o transporte fluvial da pesca marítima e a pesca fluvial.

Além destas, a agricultura também era essencial para a região, estreitamente ligada à apanha do molijo, que transformava terrenos arenosos em produtivos (Lopes, 1997). Nos séculos XIX e XX, a dinâmica económica da região estava em plena harmonia com a paisagem da ria, como refere Luís Filipe Lucci em 1918.



© Fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ovar - anos 60/70

As embarcações tradicionais da Ria: a saleira, o moliceiro, o mercantel e a bateira

Como afirma Luiz de Magalhães (1905) a cada uma dos quatro principais géneros de exploração que decorriam na Ria de Aveiro corresponde um tipo de barco específico: a saleira para o serviço das salinas; o moliceiro para a apanha do molijo; o mercantel para o transporte fluvial da pesca marítima; as bateiras para a pesca fluvial.

Dada a pouca profundidade das águas da ria, os barcos adaptaram-se a esta característica, possuindo todos fundo chato, o que permite a naveabilidade ao longo dos seus canais (Magalhães, 1905; Leite, 2004).

O barco moliceiro é um exemplo dessa adaptação, fundamental para a atividade económica da apanha do molijo, essencial para a subsistência de grande parte da população. Como descreve Luís Filipe Lucci em 1918: “Ocupando-nos da flora, devemos destacar em primeiro lugar um conjunto de plantas, designadas genericamente pelo nome de molijo, e que são de grande valor como adubo agrícola; algumas centenas de indivíduos auferem os seus lucros da venda destes vegetais” (Lucci, 1918).

**“Nunca se viu
apanhar o molijo
com uma saleira
nem pescar com um
moliceiro.”**

Luiz de Magalhães, 1905



© David Goddard - fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ílhavo



Para recolher o moliço na Ria de Aveiro, a população utilizou inicialmente as suas embarcações, adaptando-as, posteriormente, às necessidades da função e criando uma embarcação, o “moliceiro”.

Dias, 2021



© David Goddard - fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ílhavo

A riqueza do moliço e o seu valor para a fertilização dos terrenos levaram a comunidade agrícola a recolhê-lo e utilizá-lo nas suas terras.

O moliço como fertilizante

O moliço é o nome atribuído a um conjunto de 21 plantas aquáticas que vivem no leito submerso da Ria de Aveiro, nem todas sendo algas (Afreixo, 1912; Sarmento, 2008; Dias, 2021). Os solos à beira da ria eram arenosos, necessitando de fertilização para serem produtivos para a agricultura, exigindo matéria orgânica (Dias, 2021). A riqueza do moliço e o seu valor para a fertilização dos terrenos levaram a comunidade agrícola a recolhê-lo e utilizá-lo nas suas terras (Lemos, 1933; Rocha e Cunha, 1939; Lopes, 1997; Sarmento, 2008).

A utilização do moliço como fertilizante era uma prática muito própria da região envolvente à Ria de Aveiro, um ecossistema propício à sua produção (Sarmento, 2008; Sumares, 2013). Com a abertura da nova barra artificial em 1808, iniciou-se uma nova dinâmica agrícola, exigindo uma maior quantidade de moliço (Lemos, 1933; Rocha e Cunha, 1939; Castro, 1943; Lopes, 1997).

Este aumento permitiu o estabelecimento de uma das principais atividades económicas da região nos séculos XIX e XX – a apanha do moliço, exercida pelos moliceiros (de profissão) (Castro, 1943), atividade profissional que “apesar de prevista no próprio Regulamento da Inscrição Marítima, só existe na Ria de Aveiro” (Leitão, 1906).

O início da profissão de moliceiro

Domingos José de Castro (1943) refere que a apanha do moliço foi inicialmente exercida pelos agricultores, tornando-se autónoma com a expansão agrícola. Criou-se, assim, a profissão de moliceiro, fornecedor dos agricultores, empregando grande parte das populações vizinhas da ria, especialmente na Murtosa.

Segundo Ana Maria Lopes (1997), os termos “moliço” e “moliceiro” não se encontram registados nos dicionários até aos princípios do século XIX, coincidindo com a data do primeiro decreto conhecido que reconhece rendimento suficiente a esta indústria para sobre ela lançar “o imposto de 40 réis aos barcos maiores carregados com moliço e 20 réis aos barcos menores” (Rezende, 1944 in Lopes, 1997; Sarmento, 2008).



© David Goddard - fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ílhavo



Recriação com José Rendeiro a descarregar moliceiro com o apoio do engaço e da toste © António Cravo

22

23

O barco moliceiro na faina

Para recolher o moliceiro na Ria de Aveiro, a população utilizou inicialmente as suas embarcações, adaptando-as, posteriormente, às necessidades da função e criando uma embarcação, o “moliceiro” (Dias, 2021). O barco moliceiro tornou-se essencial para a apanha do moliceiro. Domingos José de Castro (1943) descreve a colheita do moliceiro desde Ovar até Mira, nos logradouros públicos, tendo os barcos moliceiros rapidamente se tornado parte da paisagem da ria pela sua utilidade e beleza artística.

“Para os moliceiros a semana era de água e o domingo da terra.”

Luiz de Magalhães,
1905

A vida no barco

Luiz de Magalhães (1905) descreve a jornada de trabalho daqueles que faziam da apanha do moliceiro profissão como uma semana inteira passada na água sendo o Domingo passado em terra.

A tripulação compunha-se por dois homens ou por um homem (arrais) e um rapaz, conhecidos como “patrão” e “moço” – este, sendo geralmente um aprendiz da arte de moliceiro e navegação. A Capitania exigia que a tripulação nunca fosse reduzida a uma só pessoa (Castro, 1943). As suas atribuições confundem-se, porquanto um como o outro podem exercer as mesmas funções. Enquanto um retira os ancinhos e recolhe o moliceiro nas cavernas do barco o outro governa o leme e manobra a vela. Quando o vento é favorável, trabalham ambos nos ancinhos (Castro, 1943).

O barco era também casa, onde dormiam e comiam quando a jornada de trabalho os impedia de regressar a terra, com dias de colheita aproximando-se de uma média diária de 7 horas (Castro, 1943; Rendeiro, 2021). Apenas aos domingos e nos dias santos de guarda descansavam (Castro, 1943; Rendeiro, 2021).

Os moliceiros dormiam no interior do Castelo da proa (ver esquema do Barco na página 39) e o barco tinha o mínimo indispensável para cozinhar as refeições: um fogareiro de ferro, um caldeiro de ferro ou folha, várias tigelas e palangana de barro vermelho vidrado, algumas colheres de folha, garfos de ferro e o respetivo barril de barco para a água ou em madeira com pega de ferro (Castro, 1943).

“Os menos abastados limitavam-se a broa, cebola crua e água.”

Castro, 1943

24

A alimentação variava consoante as circunstâncias e locais. As refeições incluíam broa, milho, caldo de unto, peixe e vinho, podendo também ter batata e café. Os moliceiros criavam frequentemente um porco para consumo anual. Os menos abastados limitavam-se a broa, cebola crua e água: “Curiosamente, o surgimento das enguias como prato identitário da gastronomia local também se liga à apanha do moliço. Com o moliço, vinham frequentemente enguias misturadas, e este recurso passou a ser aproveitado, integrando-se na tradição culinária da região.” (Castro, 1943)



Vida no barco © Clara Sarmento

A evolução dos períodos de defeso

O aumento do número de embarcações dedicadas à apanha do moliço, e a prática da atividade de forma intensiva, colocou em causa a fauna e a flora da Ria. Facto que originou a instituição de um período de defeso em 1868, momento do ano em que seria proibida a apanha do moliço, para permitir à Ria reequilibrar a sua fauna e flora (Sarmento, 2008; Cirne, 2012).

Em 1915, o Regulamento da Pesca e da apanha do moliço na Ria de Aveiro balizava esse período de defeso entre 1 de março e 24 de junho, sendo proibida além da apanha do moliço, o transporte e comércio de moliço verde. (Nobre et al, 1915). Em abril 1948, um novo diploma legal impediu a apanha do moliço durante um período de defeso não superior a 3 meses nem inferior a 2, em cada ano, compreendido entre 24 de março e 24 de junho, período que foi marcado por proposta do capitão do Porto de Aveiro. (Lopes, 1997).

A comercialização dos moliceiros

José Rendeiro, antigo moliceiro, recorda, em entrevista realizada em 2021, que as encomendas eram feitas pelos agricultores diretamente aos moliceiros. Normalmente essas encomendas eram realizadas aos domingos, após a missa. Nesse momento lavradores e moliceiros negociavam e fechavam negócio para as barcadas que seriam entregues na semana seguinte de trabalho. Áí era também combinado o sítio da descarga. Pontualmente, os agricultores também se poderiam deslocar a casa do arrais da embarcação, para fazer as encomendas (Rendeiro, 2021).

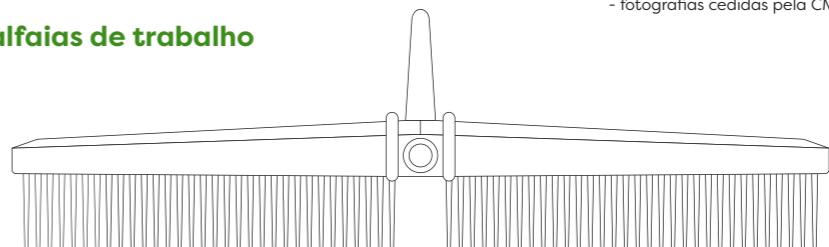
José Rendeiro (2021) recorda que nos períodos após o verão – em setembro – havia uma grande afluência de lavradores para fazer encomendas, quer de moliço em verde, quer em seco. O pagamento era feito no domingo seguinte à entrega do moliço, sendo feitas as encomendas para a semana seguinte.



25

Alfaias de trabalho © David Goddard
- fotografias cedidas pela CM Ílhavo

As alfaias de trabalho



– Para a apanha:

ancinhos de arrastar (ilustração), ancinhos de ferro da lavoura, com cabo de pinho de 1,20m.

– Para a descarga:

engaços, ancinhos de ferro da lavoura, com cabo de pinho de 1,20m.

– Para o transporte:

padiola – espécie de escada em pinho, que se compõe de dois caibros.



Moliceiros num Arraial. © Colares Pinto, 1940 - IMAGOTECA da Câmara Municipal de Ovar



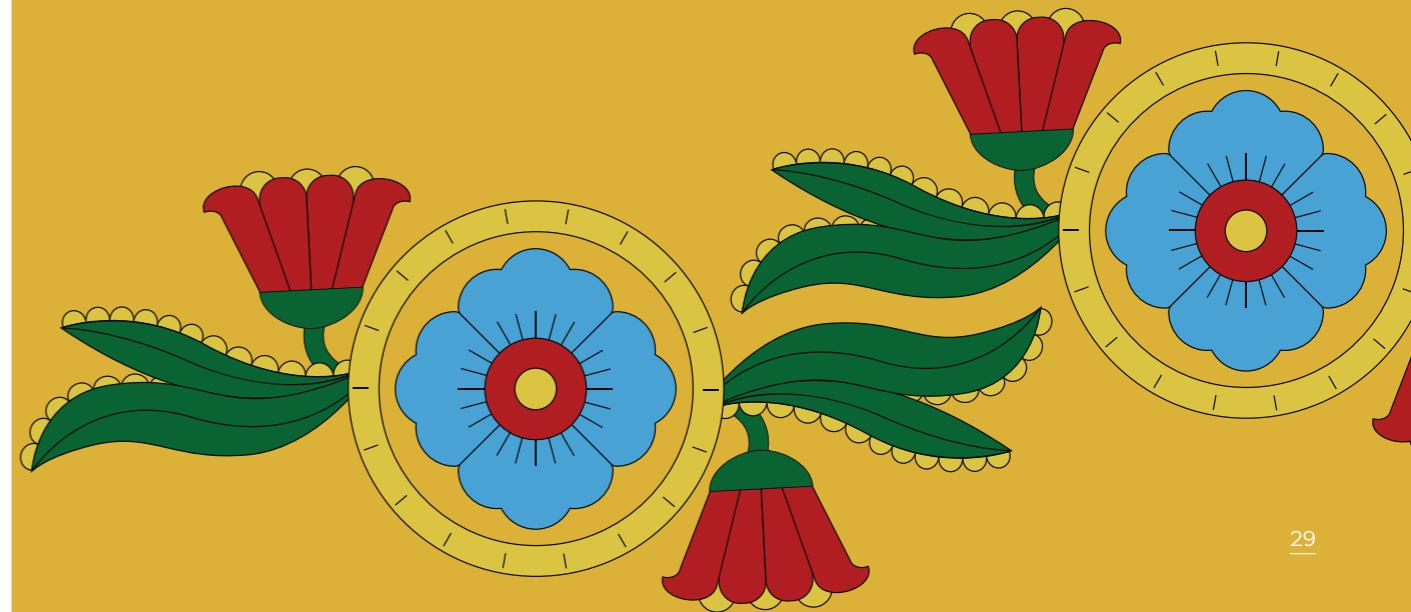
Moliceiro ancinhando o moliço.
© Estúdio Almeida, 1935 - IMAGOTECA
da Câmara Municipal de Ovar

As causas do abandono da apanha do moliço

Durante os anos 1970, a apanha do moliço começou a ser abandonada devido a várias razões. Jaime Vilar (1983) apontou o surgimento de fertilizantes químicos mais baratos, a dureza do trabalho, má remuneração, fluxo migratório, pesados encargos tributários e escassez de moliço devido às alterações das marés como fatores principais. Agostinho Simões Lopes (1968) mencionou o elevado custo de vida e de reparações dos barcos como causas adicionais. Ana Maria Lopes (1997) destacou a falta de assistência ao trabalho de moliceiro, tornando a profissão vulnerável em caso de doença.

1980: medidas para recuperar a atividade

Nos anos 1980, algumas Câmaras Municipais criaram incentivos financeiros para encorajar a apanha do moliço e sua utilização nas terras. As Câmaras contribuíam com 50% do preço da barcada, sendo os restantes 50% pagos pelo comprador. Este incentivo foi crucial para o ressurgimento temporário da atividade, mas foi posteriormente cancelado, levando novamente ao seu declínio (Sarmento, 2008). Hoje, já não se pratica a apanha do moliço na Ria de Aveiro, tendo as alfaias e o barco moliceiro ganhado uma nova interpretação como símbolo cultural e identitário da região.



**“Mais bela e elegante
embarcação de toda a
Ria de Aveiro e talvez,
até, de todo o Portugal”**

IV. O BARCO MOLICEIRO



© David Goddard - fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ílhavo

Barco Moliceiro: uma herança da Ria

A origem do barco

O barco moliceiro adquiriu as formas que hoje conhecemos nos finais do século XVIII (Fonseca, 2011), tendo um grande crescimento no número de embarcações durante o século XIX (Lopes, 1997). Criado essencialmente para a faina do moliço (Laranjeira, 1989), complemento vital da agricultura de subsistência da região (Sarmento, 2008), o barco moliceiro operava em toda a extensão da laguna (Castro, 1943).

Fruto do engenho e perícia do mestre carpinteiro lagunar, o moliceiro inspirou-se em outros “entes navegáveis” (Almeida, 2018).

As suas características de concessão são respostas “tão funcionais quanto simbólicas” às particularidades da Ria de Aveiro (Sarmento, 2008). Representa uma “obra de arte naval local perfeita” (Lopes, 1997), resultado da necessidade de “inventar um novo tipo de embarcação” (Lopes, 1997) para uma atividade crescente e fundamental para a prosperidade da população.

Projeto para navegar na Ria, o moliceiro adotou formas próprias, como o fundo plano e pouco calado, permitindo-lhe navegar pelas águas pouco profundas da laguna sem encalhar (Laranjeira, 1989; Lopes, 1997; Sarmento, 2008; Almeida, 2018). Ao longo das décadas, sofreu adaptações para responder às novas necessidades da comunidade, mantendo-se uma embarcação viva, mesmo com a apanha do moliço já não praticada (Lopes, 1997).



32

**“As suas
características
são respostas
tão funcionais
quanto
simbólicas.”**

Sarmento, 2008

A evolução do número de moliceiros

Em 1889, Fonseca Regalla afirmava a existência de 1342 barcos moliceiros na Ria de Aveiro. Este número manteve-se até aos anos 1930, quando Agostinho Simões Lopes (1968) reportou a existência de 1356 barcos em 1925. Nos anos 1940/50, iniciou-se a diminuição de barcos, com 827 barcos em 1955 e 613 em 1964. Em 1975, Eduardo Lamy Laranjeira (1989) indicou 30 barcos e, em 1984, apenas 2 barcos.

Nos finais dos anos 1980, com o subsídio da Junta Autónoma do Porto de Aveiro e das Câmaras Municipais, verificou-se um crescimento para cerca de uma dezena de barcos (Sarmento, 2008). Contudo, após o cancelamento deste subsídio, a apanha do molho foi novamente abandonada, levando a um novo decréscimo para apenas 2 barcos em 1998 (Senos da Fonseca, 2011).

Nos anos 2000, houve um novo crescimento do número de embarcações, desta vez através da atividade turística, adaptando-se a uma nova realidade socioeconómica (Sarmento, 2008; Almeida, 2018; Dias, 2021). No final dos anos 2010, existiam cerca de três dezenas



Moliceiros e molho, anos 60 © Nancy Flowers



© Fotografia cedida por Clara Sarmento

33

de barcos moliceiros, alguns com adaptações construtivas necessárias para a segurança dos turistas (Lopes, 2021; Almeida, 2021).

Vários autores reconhecem que a adaptação do barco moliceiro para as atividades turísticas foi crucial para sua preservação até aos dias de hoje. A sua estrutura artística e pictórica destacou-o das demais embarcações, tornando-o um símbolo da região e uma forte ligação com a comunidade local, tornando-se, quase, um membro do agregado familiar.

Efetivamente, esta transição iniciou-se nos anos 60/70, período em que se verificam algumas ações que têm como objetivo consolidar o barco moliceiro como símbolo regional, utilizando-o como recurso para a promoção turística, sendo presença frequente em cartazes, fotografias e vídeos de divulgação nacional e internacional da Região de Aveiro.



© Denis Tuksar

Barco Moliceiro: uma herança da Ria

O Barco Moliceiro na atividade turística

Em 1961, a Comissão Municipal de Turismo de Aveiro adquiriu um barco moliceiro com todos os seus apetrechos, para se manter fundeado no principal Canal do centro da cidade, o Canal Central, e eventualmente transportar turistas. Esta aquisição marcou o início da transição do barco moliceiro de “objeto etnográfico do setor primário para o setor terciário” (Sarmento, 2008).

Este foi um processo consolidado ao longo de várias décadas, tendo-se tornado mais efetivo no final da década de 90, quando se iniciou, formalmente, a dinamização de passeios turísticos em barcos moliceiros. Foi, contudo, após os anos 2000's que se verificou um grande crescimento do número de turistas e, consequentemente, o aumento do número de operadores marítimo-turísticos a comercializar estes passeios.

Para operar nos canais de Aveiro, os barcos moliceiros que aqui operam tiveram de se adaptar e integrar outros elementos que garantissem a segurança e o conforto dos turistas. Durante a década de 2010's, verificou-se o aparecimento de novos operadores marítimos turísticos que comercializam experiências também fora dos canais urbanos, na Ria de Aveiro. Atualmente, o visitante pode usufruir de ambas as experiências, proporcionando-lhe diferentes interpretações da Ria de Aveiro.

Num contributo para a sustentabilidade e o futuro económico e social do Município e da Região de Aveiro a Câmara Municipal de Aveiro tem vindo a desenvolver um trabalho pioneiro em termos ambientais, tecnológicos e turísticos para que estas embarcações venham a ter zero emissões de CO₂ e tem prevista a conversão dos motores das embarcações que atualmente operam nos canais urbanos para a propulsão 100% elétrica. Além de passeios mais ecológicos nos canais urbanos e na Ria de Aveiro, estas embarcações vão também proporcionar uma experiência mais confortável, uma vez que as viagens se tornam mais silenciosas.

A evolução do Barco Moliceiro foi de extrema importância, não apenas em termos patrimoniais, mantendo-o vivo, mas também o foi em matéria económica/social, criando uma indústria fundamental para a geração de riqueza para a região, potenciada através do crescimento turístico.

Características dos barcos moliceiros

A diversidade do barco moliceiro reflete as especificidades geográficas e culturais da Ria de Aveiro. Octávio Lixa Filgueiras (1965) identificou três tipos principais de moliceiros, diferenciados sobre tudo pelo comprimento: o moliceiro da Murtosa, o de Salreu e o de Mira/Vagos. O moliceiro de Salreu, menor, com dimensões entre 9,00m e 9,50m, é por vezes classificado como bateira erveira. O de Mira/Vagos, também conhecido como Moliceiro do Sul ou Matola, possui 13 metros de comprimento. Já o da Murtosa, chamado de Norteiro ou Murtoseiro, pode atingir os 15 metros (Filgueiras, 1965; Fonseca, 2011).

Senos da Fonseca (2011) simplifica esta tipologia, sugerindo a existência de dois tipos principais, com afinidades entre si: o moliceiro do norte da laguna, construído em localidades como Murtosa, Pardilhó, Estarreja e Ovar, e o moliceiro do canal de Mira/Vagos, abrangendo zonas como a Gafanha da Vagueira e Mira. Apesar das diferenças, ambos tinham como função principal a apanha e o transporte do moliço, utilizado como fertilizante agrícola (Castro, 1943; Lopes, 1997; Sarmento, 2008).

“O Moliceiro do Norte, ou murtoseiro, é descrito como mais longo, com formas mais elegantes, e destaca-se pela exuberância cromática da sua decoração, sendo amplamente considerado o padrão mais representativo desta tipologia (Filgueiras, 1965; Fonseca, 2020). Já o Moliceiro do Sul, ou matola, apresenta características distintas: é completamente negro, sem decoração nas caras da proa e da popa, mais curto e menos ágil em manobra.

(Fonseca, 2020)

“Apesar das diferenças, ambos tinham como função principal a apanha e o transporte do moliço.”

Castro, 1943;
Lopes, 1997;
Sarmento, 2008

“Matolas” ou Barco Moliceiro do Sul

Embora semelhante ao moliceiro do norte em função e desempenho, o moliceiro do sul apresenta diferenças marcantes na sua aparência e estrutura. A ausência de decoração nas caras da proa e da popa tornava-o menos vistoso, já que as embarcações eram totalmente breadas, transmitindo uma impressão mais sóbria aos olhos dos observadores (Lopes, 1997; Lopes, 2012). Contudo, em termos de desempenho, eram tão capazes quanto os barcos do norte, especialmente em navegação à vela, competindo frequentemente nas viagens para descarregar moliço nas folsas de Vagos (Lopes, 2012).

Além da ausência de decoração, notavam-se diferenças na estrutura (ex: a bica de proa era mais alteada), conferindo-lhe uma estética distinta (Lopes, 1997; Lopes, 2012). Apesar da sua aparência mais simples, os moliceiros do sul desempenhavam um papel fundamental no ecossistema cultural e económico da laguna, sendo igualmente essenciais para a apanha e transporte do moliço.

As dimensões típicas do Barco Moliceiro do sul:

- ◆ **Comprimento:** 13,50m
- ◆ **Boca:** 2,50m
- ◆ **Pontal:** 0,45m
- ◆ **Cavernas:** 21 cavernas

António Marques da Silva (2011)



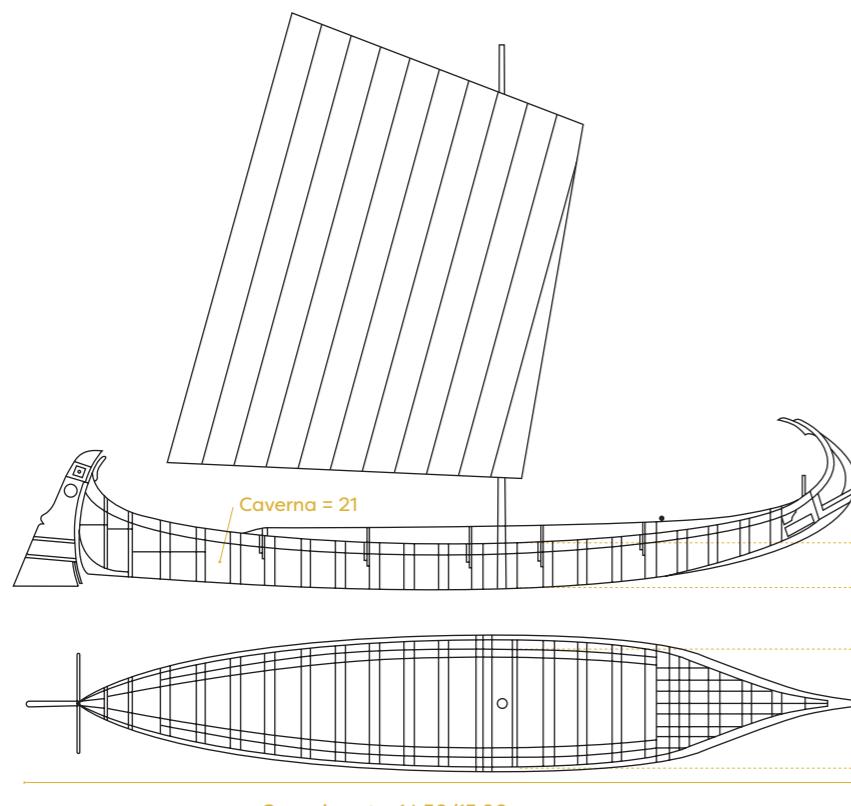
Matola ao moliço, sem data © Fotografia cedida por Ana Maria Lopes

Barco Moliceiro do Norte

O barco moliceiro do Norte é considerado o padrão (Filgueiras, 1965; Fonseca, 2020), assumindo as seguintes características:

Este barco moliceiro apresenta uma estrutura bastante característica para permitir a navegabilidade na Ria de Aveiro, assumindo um conjunto de componentes que o tornam “na mais bela e elegante embarcação de toda a Ria de Aveiro e talvez, até, de todo o Portugal” (Laranjeira, 1989). Entre os componentes principais destacam-se a proa, a ré, o leme, as cavernas, o traste e o mastro, a toste e as falcas.

38

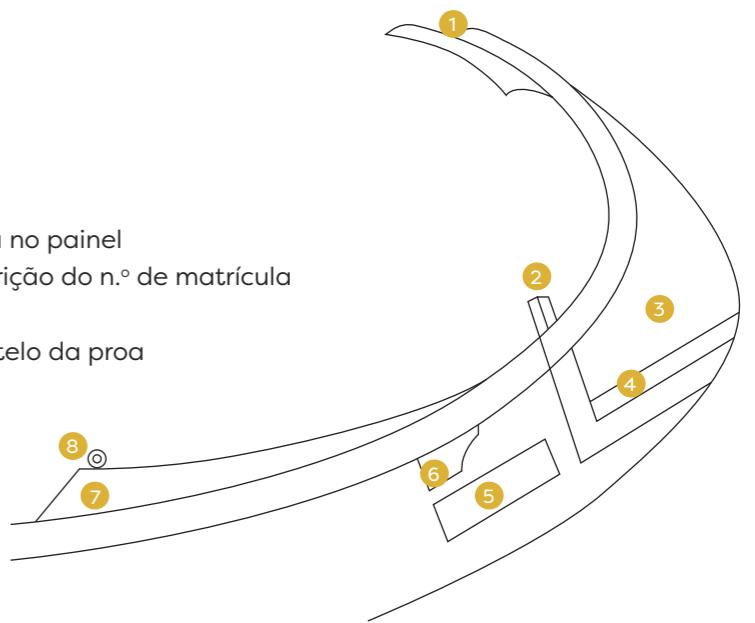


A Proa

O barco moliceiro destaca-se das demais embarcações da Ria de Aveiro pela sua proa recurvada e elegantemente prolongada, inspirada no colo de um cisne (Fonseca, 2011). A proa mede entre quatro a cinco metros de comprimento por dois a três metros de altura (Sarmento, 2008). Sempre coberta, a proa constitui o castelo da proa, que serve tanto de dormitório para a tripulação quanto de paiol de mantimentos (Magalhães, 1905; Laranjeira, 1989; Lopes, 1997; Sarmento, 2008).

No interior do castelo da proa, encontram-se duas prateleiras, chamadas cheleiras, onde são guardados mantimentos, utensílios domésticos e roupa. Na cheleira do estibordo, há uma pequena gaveta, denominada portinhola, para guardar documentos de bordo e objetos de valor. Nas extremidades desta câmara, o pique, que é o ponto mais alto e estreito, serve para armazenar o pão e arrecadar a vela e cabos. As primeiras duas cavernas da proa são cobertas por estrados, chamados painas da proa, onde os tripulantes preparam e servem as refeições (Lopes, 1997; Sarmento, 2008).

A peça recurvada no ponto mais elevado da proa e da ré, chamada bica (1), é articulada por uma dobradiça, permitindo reduzir a altura



39

do barco para passar sob pontes (Sarmento, 2008). Os golfões (2), situados logo abaixo da bica, são peças de madeira usadas para a amarração da sirga, descanso dos ancinhos e varas no ancoradouro.

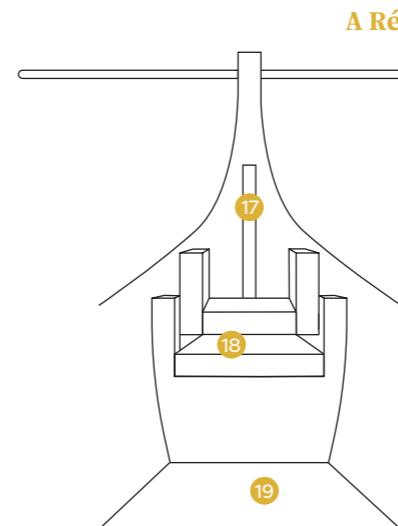
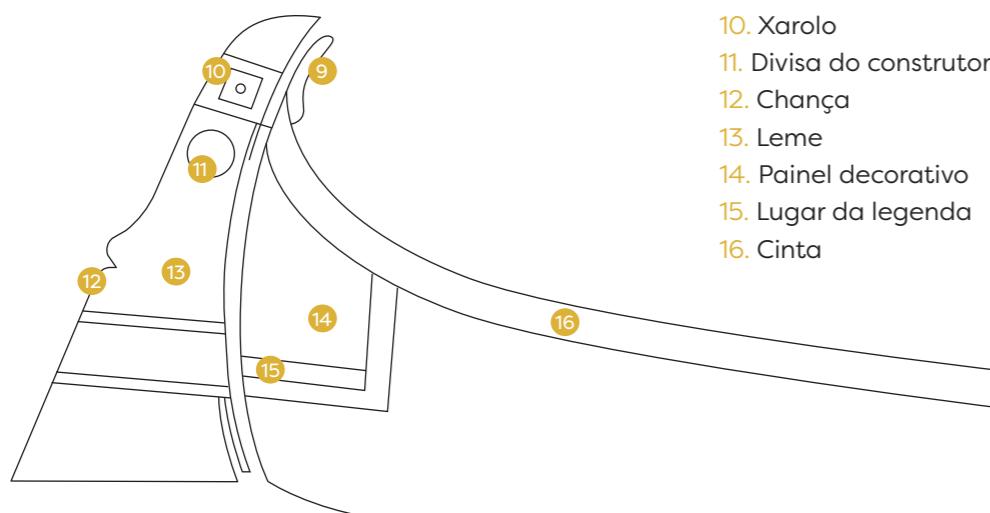
Os painéis decorativos (3) nas duas “caras” da proa incluem sempre uma legenda (4) que contextualiza a sua interpretação. A matrícula (5), pintada a branco sobre um retângulo preto, está disposta nos dois lados da proa (Sarmento, 2008).

A orelha (6), uma peça de madeira a estibordo, evita que o moirão (vara que fixa o barco ao fundo da Ria) fira o costado do barco quando está preso (Lopes, 1997). O argolão (8), uma argola de ferro situada na cobertura do castelo da proa (7), serve para fixar o pau das tira-viras e o mastaréu, além de calcar o traquete, uma pequena vela usada ocasionalmente (Lopes, 1997).

40

De acordo com Daniel Tércio Guimarães (1986), a proa e a ré constituem os dois polos de organização interior do barco. Na proa, concentram-se os objetos que devem ser mantidos longe da água e da humidade; na ré, ficam aqueles que, mesmo molhados, não se deterioram.

- 9. Bica da Ré
- 10. Xarolo
- 11. Divisa do construtor
- 12. Chança
- 13. Leme
- 14. Painel decorativo
- 15. Lugar da legenda
- 16. Cinta



- 17. Cagarete
- 18. Entremesa de ré
- 19. Paneiro da Ré

Na ré, encontra-se a bica (9), situada no final da embarcação. O xarolo (10) é uma vara de pinho ou eucalipto com 2,50 metros de comprimento, atravessando a parte superior do leme (13). Nas extremidades do xarolo prendem-se as pontas dos cabos de comando da embarcação (Dias, 1971; Lopes, 1997).

No leme surge a divisa do construtor (11), uma marca característica que identifica quem construiu o barco. A chança (15), situada a meia altura da linha de contorno do leme, tem um efeito decorativo (Dias, 1971).

Em ambos os lados da ré, encontram-se painéis decorativos (14) acompanhados por legendas. A cinta (16) é uma viga de madeira fixada externamente na parte superior do costado.

41

No interior da ré, encontra-se o cagarete (17), um pequeno compartimento fechado, situado por detrás da entremesa de ré (18). Este espaço, na parte mais estreita e elevada da ré, era usado para guardar sal, peixe ou carne salgada para consumo dos tripulantes (Dias, 1971). A entremesa da ré, situada à frente do cagarete, é uma tampa amovível que serve de assento ao arrais quando controla o barco, sendo também o local onde se guardava o barril da água.

O paneiro da ré (19) é um estrado móvel sobre as cavernas, aos pés do arrais. A última tábua, chamada costaneira volante, é desligada para facilitar o levantamento do paneiro (Dias, 1971; Lopes, 1997).



Leme, 2024 © IPDT

O Leme

“É notável que as suas linhas (do leme) estejam em perfeita sintonia e harmonia com as linhas do Moliceiro”, descreve Senos da Fonseca (2011), destacando as linhas curvas, elaboradas e de “elegância soberba” do leme dos moliceiros. De acordo com o autor, o leme divide-se em:

- ◆ **A cabeça:** A cabeça do leme é atravessada pelo xarolo, que tem 2,00 metros de comprimento e cerca de 0,50 metros de diâmetro. É através do xarolo que se fixam os cabos de mando da embarcação.
- ◆ **O macho:** O macho possui aberturas retangulares que permitem a inserção de uma caviga de ferro, possibilitando suspender o leme a diversas alturas, o que é útil para deslocar a embarcação em baixios.
- ◆ **A chança:** A chança, além de ter uma função decorativa, pode servir de apoio à tripulação em determinadas tarefas de navegação.
- ◆ **A porta ou pá do leme:** Esta é a parte principal do leme, responsável pela direção da embarcação.

As Cavernas, o Traste e o Mastro

Um barco moliceiro mede entre 14,50 e 15 metros de comprimento, tem uma boca entre 2,50 m e 2,60 m, um pontal entre 0,40 m e 0,45 m e conta com 21 cavernas: 11 para a ré e 10 para a proa. Sobre estas cavernas são fixadas as pranchas do fundo, com espessura de 0,02 m. No centro da embarcação encontra-se o traste, um banco que une as bordas e consolida a estrutura do barco. O traste possui um orifício de 20 cm de diâmetro, denominado de enora, através do qual passa o mastro. Entre a 10.^a e a 11.^a caverna inferiores, é colocada a coicia, que possui um buraco quadrangular para encaixar o pé do mastro (Lemos, 1933; Castro, 1943; Dias, 1971; Laranjeira, 1989; Lopes, 1997; Fonseca, 2011).



Mastro, 2024 © IPDT

O mastro é uma vara grossa de pinho ou eucalipto, com 8 m a 8,5 m de altura e 0,17 m de diâmetro na base, sustentando a verga onde pende a vela (Lopes, 1997). O mastro atravessa o traste, entrando na enora e encaixando na coicia (Fonseca, 2011). Na extremidade superior – a cachola – é inserido um rasgo retangular (roldana), no sentido bombordo-estibordo, por onde passa a ostaga. Para permitir que o barco passe sob pontes, o mastro é “descochiado” (arriado). O traste é decomposto em duas partes ligadas por dobradiças, sendo a parte de trás fixa, permitindo pousar o mastro no xarolo ou no forcado colocado sobre o cagarete (Lopes, 1997; Fonseca, 2020).

A Toste

A toste é essencial para a navegação à vela. Trata-se de uma prancha trapezoidal de pinho com cerca de 2,50m de comprimento e uma largura que varia de 0,70m no topo a 1,00m na borda inferior. Na parte superior (cabeça do toste), são feitos dois orifícios para a passagem do cabo que a enlaça no mastro (Fonseca, 2020).

A cabeça da toste é reforçada na área dos furos dos cabos. A função da toste é criar uma componente anti-deriva que anule o cimento transversal, conjugando-se com o impulso gerado pela vela para avançar a embarcação (Fonseca, 2020).

Utilizam-se duas tostes por mastro; uma levantada (a barlavento) enquanto a outra está na água (a sotavento) (Fonseca, 2020). Na apanha do molico, além da sua função de navegação, eram também pousadas transversalmente de borda a borda da embarcação para apoiar e facilitar o trabalho com os ancinhos para a apanha e acamação das ervas (Dias, 1971; Fonseca, 2020).



Moliceiro com falcas colocadas na Regata, 2024 © IPDT

As falcas

Uma vez que o moliceiro tem de pontal entre 0,40/0,45 m, quando o moliceiro está carregado, é frequente que submerja na água. Para evitar a inundação, a tripulação aumenta a altura do bordo com falcas (Laranjeira, 1989; Sarmento, 2008). As falcas são pranchas de madeira colocadas nos dois bordos do barco, desde a proa até à ré (Sarmento, 2008). A falca da ré vai até meio da embarcação, com cerca de 4,30 m, enquanto a falca da proa, com 3,05 m, dá continuidade até a outra pequena tábua, o falquim, que fecha até à proa, com cerca de 1,15 m (Castro, 1943; Laranjeira, 1989; Fonseca, 2020).

O uso das falcas é mais frequente na faina do juncos ou passeios, pois na apanha do molho, a tripulação usava o próprio molho para obstruir a entrada de água na embarcação, dispensando as falcas (Lopes, 1997; Sarmento, 2008).

Métodos de propulsão do Barco Moliceiro**Andar à sirga**

Usado em canais estreitos ou junto às margens da Ria, especialmente quando o barco navegava contra a maré ou vento. Uma extremitade da sirga – um cabo de sisal ou esparto com 0,025 metros de espessura – era amarrada aos golfinhos, enquanto a outra era levada pelo tripulante que seguia a pé pela margem. Outra técnica envolvia prender a sirga no xarolo, passando-a pelo moitão da bica da proa e amarrando-a novamente no xarolo, permitindo que ambos os tripulantes manuseassem o leme enquanto realizavam outras tarefas (Castro, 1943).



Andar à vara, Murtosa, anos 50 © Foto Guedes- cedida pela CM Murtosa

Andar à vara

O barco moliceiro utilizava três métodos tradicionais de propulsão: andar à vela, andar à vara e andar à sirga (Castro, 1943).

Era comum, na ausência de vento, ou quando o barco navegava junto ao cais, motas e malhadas. Os moliceiros utilizavam varas de pinho, de 4 a 6 metros, mergulhando a vara no fundo da laguna e empurrando-a com o peito, movimentando-se do início até próximo da ré. O castelo da proa e os bordos do barco eram preparados com breu e serradura para oferecer mais aderência e evitar escorregamentos (Castro, 1943).

IV. O BARCO MOLICEIRO



Apanha do molico, anos 50 © Foto Guedes - cedida pela CM Murtosa

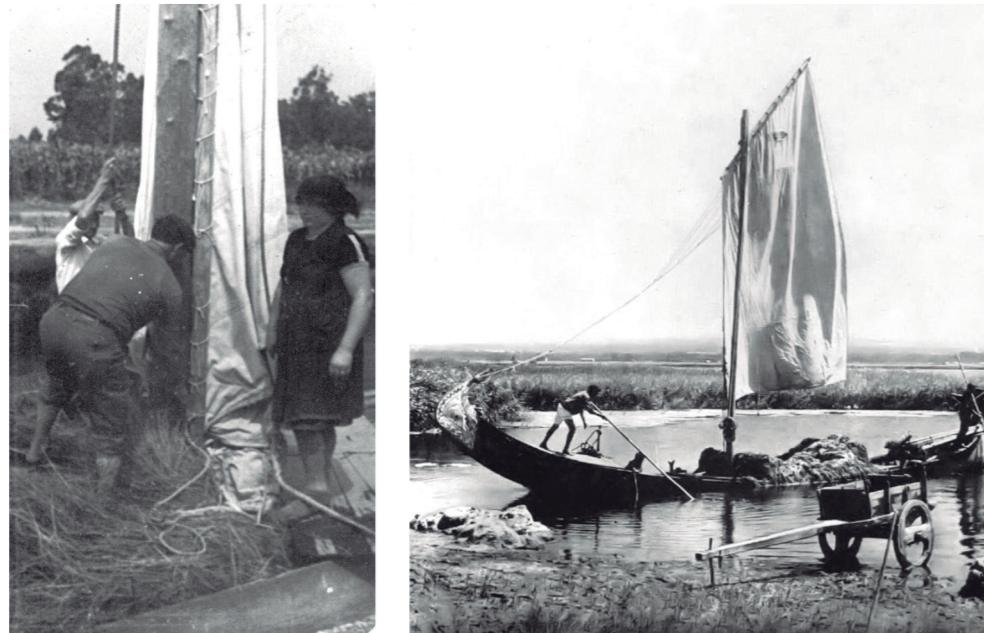
Andar à vela

“Andar à vela” era, contudo, o método de propulsão habitual. O barco utilizava uma vela trapezoidal de 24 m². Para aparelhar a vela ao mastro de 8 metros, a vêrga – uma vara de pinho de 4 metros – era presa à vela por cordéis chamados “envergues”. A vela era içada por uma corda resistente chamada “ostaga”, que passava pela “cachola” no topo do mastro e era amarrada ao mastro ou argolão. Outros dois cabos, troça e amura, prendiam a vela na parte superior e inferior do mastro (Lemos, 1933; Castro, 1943; Laranjeira, 1989).

Para navegar, os tripulantes utilizam o bolinão, uma corda ligada à própria vela, com uma outra extremidade agarrada ao “moitão” da bica da proa, permitindo o esticamento da vela para que, quando bolinam, a embarcação ganhe barlavento. Em complemento deste cabo, costumam empregar a toste de colocada no bordo do barco por sotavento, meio mergulhada e segura por cordas que, a partir de ambos os orifícios abertos na sua extremidade superior, vão enlaçar-se na parte inferior do mastro. Ficando deste modo meia mergulhada, exerce força e evita o descalamento da embarcação. Na vela, na parte inferior, encontra-se, ainda, a “escota” pequeno cabo destinado a dar maior ou menor superfície regularizando o andamento da embarcação (Castro, 1943; Laranjeira, 1989; Sarmento, 2008; Fonseca, 2011).



© David Goddard - fotografia cedida
pela Câmara Municipal de Ílhavo



Preparação da vela, anos 60/70 (à esquerda) e descarga do moliceiro, anos 40/50 (à direita) © Fotografias cedidas pela CM Ovar

48

49

“A arte de bem velejar depende da mestrança do arrais (...) e da qualidade da execução da vela”

Ana Maria Lopes,
1997

A feitura de uma vela de moliceiro

Destacaram-se, na região, vários mestres de velas como Manuel Cavaco, David Rico, Aníbal Oliveira, José Rilho, João do André, Salvador Arrojado (Ti Arrojado) ou Joaquim Larila (Lopes, 1997; Amador, 2021; Almeida, 2021).

Segundo Luiz de Magalhães (1905), os materiais utilizados para elaborar a vela (sempre brancas) eram lona francesa, brim, estopa e treu.

Ana Maria Lopes (1997) descreveu o processo de feitura de uma vela de moliceiro, talhada e cozida à mão relatando o processo utilizado por Ti Arrojado. Este mestre utilizava lápis, tesoura, metro e régua de 3m para talhar a vela. Para trabalhar os cabos e entrelaçá-los na lona, eram usados instrumentos como agulha de “mosquear”, dideira (proteção de cabedal para o polegar), alicate, rapuxo (ponteiro de ferro) e navalha (Lopes, 1997).

Cada vela tem os seus panos (teadas), correspondentes à largura da lona. A largura das lonas varia, o que pode alterar o número de teadas (Lopes, 1997). A vela do moliceiro é um trapézio cujos lados são: valuma (parte posterior), esteira (parte inferior), testa (parte anterior) e empêna (parte superior, atada à verga) (Fonseca, 2020).

O mestre Ti Arrojado inicia talhando o pano da valuma, cortando as teadas necessárias e começando a cozer as teadas, unindo tudo no final de forma a não pesar muito (Lopes, 1997). As uniões são sobrepostas e levam “ponto duplo, com fio dobrado e seguro”, utilizando uma agulha de mosquear. As sobreposições têm cerca de 0,02m, e cada teada tem aproximadamente 0,58cm de largura (Fonseca, 2011).

Nas áreas de maior força durante a navegação, junto ao mastro, na zona da empêna e na mão da escota, são colocadas forras (reforços) (Lopes, 1997). A toda a volta da vela é feita uma bainha, guarnevida por um cabo (fineo). Exteriamente à bainha, são cosidas as moscas, distanciadas de dez em dez centímetros. Por estas moscas passa um cabo de sisal (atualmente nylon). A esteira não leva moscas, sendo rematada apenas com a bainha. Na testa, junto ao mastro, na parte inferior, a vela leva a forra do calcador. Na valuma, de dez em dez centímetros, o cabo da bordadura é fixado pelas moscas (Fonseca, 2011).

A introdução dos motores

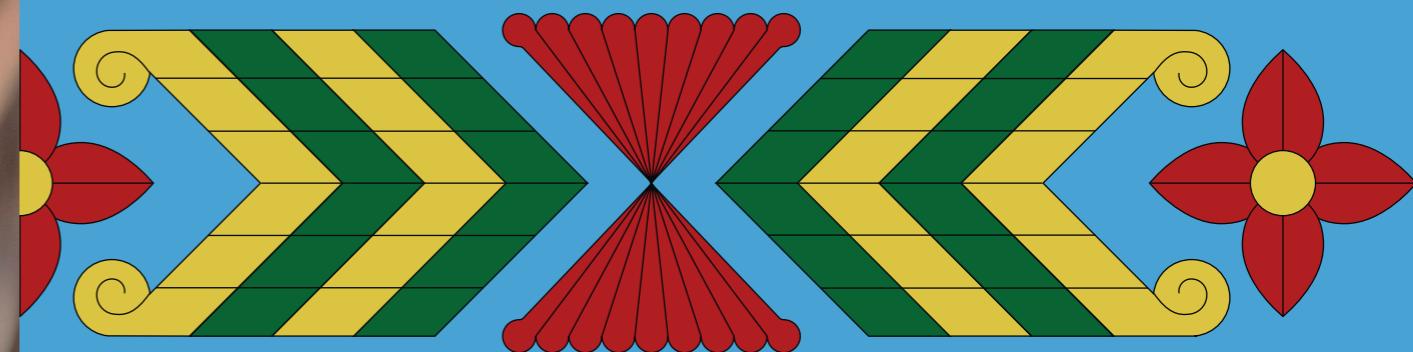
A partir da década de 1980, alguns barcos moliceiros começaram a ser equipados com motores fora de borda (Lopes, 1997). Com a introdução dos motores, a vela passou a ser usada com menos frequência, sendo reservada para dias festivos, como regatas, ou em dias ventosos, para economizar combustível.

Da mesma forma, a utilização da vara e da sirga também diminuiu. No entanto, ainda é possível encontrar várias embarcações que utilizam os métodos de propulsão tradicionais no dia a dia.



Mestre Marco Silva, 2023 © IPDT

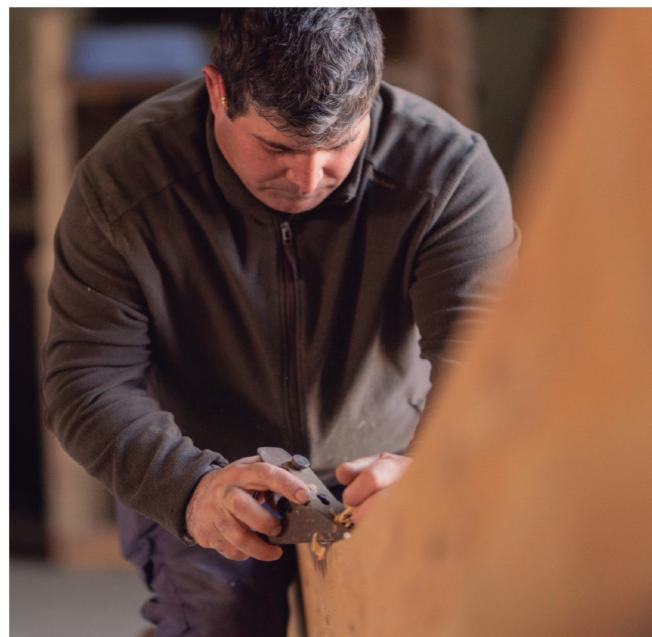
Capítulo V — O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO



51

“O barco transmite conhecimento através da sua estrutura, do seu processo construtivo, da sua função, da sua decoração e da capacidade criativa do seu criador. É resultado de um processo artesanal, feito com sabedoria e arte.”

Etelvina Resende Almeida, 2018



52



Mestres a trabalhar na construção do barco moliceiro, em 2023 © IPDT

A arte de construir o barco moliceiro, uma tarefa que combina o saber transmitido entre gerações com a habilidade dos mestres construtores, aprimorada ao longo dos anos.

O barco moliceiro foi concebido pelos mestres da região para a apanha do moliço, destacando-se pela sua estrutura única e pela decoração elaborada, tornando-se um símbolo da Região de Aveiro. Este processo artesanal envolve técnicas, ferramentas e conhecimentos imateriais transmitidos entre mestres e aprendizes, garantindo que a arte se mantenha viva e dinâmica até hoje (Lopes, 1997; Sarmento, 2008; Cirne, 2012; Almeida, 2018).

Os estaleiros

Em 1905, Luiz de Magalhães descrevia os estaleiros de construção naval na Região de Aveiro da seguinte forma:

“Ha talvez mais de cincuenta estaleiros espalhados pelas regiões que circumdam a ria. (...) Um pormenor interessante é que a maior parte d'esses estaleiros está situada no interior das terras, e não na proximidade, da ria.

De forma que é vulgar encontrar-se pelas estradas um grande barco novo, conduzido sobre carros tirados a duas juntas de bois, a caminho da ria, onde vai ser lançado.

Efetivamente, os estaleiros situavam-se, normalmente, em pontos afastados dos braços principais da Ria de Aveiro, perto das ribeiras ou no interior das povoações que circundam a laguna pelo lado este, uma vez que era frequente que estes fossem construídos junto às casas de habitação dos próprios mestres construtores. Essa característica é, ainda hoje, verificada.

Os estaleiros são, normalmente dispostos em armazéns bastante amplos, para permitir a construção dos barcos no interior dos mesmos, possuem o chão em terra batida (atualmente podem já estar cimentados) e têm um grande portão que permite a saída dos barcos (Lopes, 1997; Sarmento, 2008), no momento de o lançar à água – o bota-abixo. Em algumas situações, os barcos são construídos ao ar livre, aplicando-se as mesmas técnicas de construção.

53

**“A escolha
da madeira
era crítica,
realizada pelo
mestre a olho.”**

Lopes, 1997

54



Preparação da madeira, década de 60
© Nancy Flowers - cedida pela CM Ilhavo

O tipo de madeira e o seu transporte

Os barcos moliceiros são construídos em madeira de pinho, espécie endógena e abundante na região e que era escolhida pelo mestre construtor pela sua adequabilidade e resistência em ambiente húmido. Dois tipos de pinho são usados: o pinheiro manso para as cavernas e os braços, e o pinheiro bravo para o restante do barco (Lopes, 1997). A escolha da madeira era crítica, realizada pelo mestre a “olho”. No passado, a madeira era preparada nos estaleiros pelos “serradores a braço”, que talhavam e secavam a madeira, um trabalho que hoje é realizado por serrações (Lopes, 1997).

Tradicionalmente, a madeira era transportada até aos estaleiros por mercantel ou carros de bois; hoje, utiliza-se camiões.

As ferramentas

Pau de pontos: a essência da construção do Moliceiro

O pau de pontos é uma ferramenta essencial na construção do barco moliceiro, simbolizando o conhecimento e a tradição transmitidos de geração em geração.

Como descreveu Ana Maria Lopes (1997), essa ferramenta simples, uma vara quadrangular de 1,50 m, contém todas as medidas necessárias para a construção do barco, marcadas por incisão em seus quatro lados.

Luiz de Magalhães (1905) destaca que a “réguia quadrangular de pinho” permite determinar dimensões críticas como a largura do fundo, a altura do costado, e as proporções da proa e da ré. Domingos José de Castro (1943) reforça

que, com o pau de pontos, moldes e um cordel, qualquer mestre pode construir um barco moliceiro em qualquer parte do mundo.

A passagem do pau de pontos de mestre para aprendiz simboliza o reconhecimento e a transmissão do saber necessário para alcançar o status de mestre. Hoje, mestres como António Esteves continuam a utilizar paus de pontos herdados de gerações anteriores, preservando e perpetuando essa tradição artesanal.

Os moldes

Os moldes, também conhecidos como formas, são fundamentais na construção do barco moliceiro. Criados pelos mestres, estes moldes são guardados quando se considera que uma peça está bem executada, servindo de exemplo para futuras construções.

Normalmente feitos de madeira de pinho, os moldes garantem a precisão e a uniformidade das peças do barco. Os principais moldes utilizados na construção do barco moliceiro incluem:

- | | | |
|-------------------|----------------|-----------|
| ❖ Roda da ré | ❖ Papo da proa | ❖ Caverna |
| ❖ Forcado da proa | ❖ Roda da proa | ❖ Leme |
| ❖ Forcado da ré | ❖ Vertente | |
| ❖ Ponta da proa | ❖ Ponta da ré | |

Esses moldes são essenciais para garantir que cada barco mantenha as características tradicionais e a qualidade artesanal que distinguem o barco moliceiro.



Pau de Pontos, 2023
© IPDT



Machado, 2023 © IPDT



Cavilhas, 2023 © IPDT

Outras ferramentas

Domingos José de Castro (1943) destacou que, além do pau de pontos e dos moldes, os principais instrumentos do construtor de barcos moliceiros incluem o machado e a enxó, além de outros utensílios comuns de carpintaria. Atualmente, já se verifica a presença, nos estaleiros, de ferramentas modernas, que vieram facilitar o trabalho, tais como motosserras, plainas mecânicas, serrotas elétricas, serras de fita ou berbequins.

Para juntar as componentes de madeira do barco, os mestres utilizam cavilhas de madeira. O Mestre Felisberto Amador menciona que um barco moliceiro moderno usa cerca de 300 cavilhas, além de pregos e grampos. O Mestre Arménio Almeida relembrava que “fazer cavilhas” era a primeira tarefa de um aprendiz, essencial para ser reconhecido como construtor naval.

O processo de construção

A técnica de construção do barco moliceiro tem-se mantido praticamente inalterada ao longo dos anos, com adaptações necessárias devido à evolução dos tempos. O processo de construção pode variar ligeiramente conforme a experiência do mestre, mas segue um conjunto de passos padronizados, desde a colocação das estacas e da tábua de quilha, passando pela aplicação das cavernas, até à fase final de calafetagem e pintura (Lopes, 1997; Fonseca, 2011). Abaixo descreve-se o processo registrado por Ana Maria Lopes (1997) Senos da Fonseca (2011).

Da esquerda para a direita: Fixação caverna e fixação da bica da ré 2004 ©Michael Bry - cedidas por CM Sever do Vouga



1. **Estacas e Tábua de Quilha:** Colocação no chão de nove estacas no comprimento total do barco, nivelamento das estacas e aplicação da tábua de quilha.

2. **Marcação dos vãos e dos talhões:** Com o auxílio do pau de pontos, são marcados os vãos; o talão da proa; e o talão da ré.

3. **Aplicação das Cavernas:** Colocação das 21 cavernas que alternarão com os braços das cavernas. Nesta fase, o barco encontra-se seguro por escoras que vão manter e nivelar o fundo. Até este passo, o mestre só recorre de pregos zincados, para pregar as cavernas.

4. **Costado do Barco:** São colocadas as rodas da proa e da ré (Lopes, 1997) e começa-se a trabalhar o costado do barco. A tábua de verdejar (a superior)



é a primeira a ser aplicada (Fonseca, 2011). Tendo completada a sua aplicação, o mestre aplica os braços das cavernas, completando-as de um e de outro lado (Lopes, 1997).

5. **Proa e Ré:** Trabalho em ambas a áreas, deixando-as quase preparadas para o trabalho, posterior, de decoração.

6. **Cinta e Draga:** Sobre a tábua de verdejar, aplica-se exteriormente, a cinta e, interiormente, a draga, que circunda toda a embarcação na sua linha superior (Lopes, 1997; Fonseca, 2011).



© Fotografias cedidas pela Câmara Municipal de Estarreja



7. Traste e Coicia: No centro do barco aplica-se o traste, que é fixada sobre a draga de bordo a bordo. Nas cavernas que se situam abaixo é colocada a coicia com o encaixe quadrangular – a pia – para enfiar o pé do mastro que irá aqui ser colocado, atravessando o traste por uma passagem de cerca de 0,20m de diâmetro, denominada de enora.

58

8. Cobertura da Proa: a cobertura da proa é apoiada em sete arcos (barrotes), um em cada caverna. Segue-se a colocação do tabuado que cobre a bica da proa, passando-se para o trabalho com vista a ultimar este passo.

9. Anteparas da Ré: coloca-se as anteparas da entremesa e do cagarete, cobrindo-as com painéis amovíveis. Na cabeça do leme é inserido o xarolo, onde serão fixadas as cordas do leme.

10. Acabamentos: realização de ementas nos bordos e ajustando aspetos que mereçam melhoramento.

11. 'Riscagem' do Costado: começa-se a riscar exteriormente a tábua de fechar (o costado), para depois ser serrada e depois apontada (Lopes, 1997).

12. Aplicação das tábuas de fecho: O barco é, então, voltado e colocado sobre um dos costados, deixando o fundo à vista para se aplicar as tábuas de fecho (uma a bombordo e outra a estibordo).



Calafate, 2004 © Michael Bry - cedida por CM Sever do Vouga

13. Encavilhamento: procede-se ao encavilhamento de todo o tabuado do fundo. As cavilhas são feitas utilizando uma coladeira (base) e um podão, que vai moldando, terminando todas com um leve facetado na ponta. São colocadas a machado para atracarem bem e não saírem. As médias e as maiores são, depois, batidas com uma cunha que as fixa definitivamente.

14. Acabamentos finais: Colocada a embarcação de novo à posição normal, o mestre dedica-se aos acabamentos, lixando, afagando e aparelhando os costados; colocando os paneiros que irão cobrir o fundo; construindo e colocando as painas da proa; colocando a orelha; construindo as falcas e as pernas que as trilharão entre a cinta e draga; construindo o mastro, entre outras tarefas necessárias à finalização da construção.



Pintura © David Goddard - cedida por CM Ílhavo

15. Calafetagem: processo que permite vedar as juntas do barco e impedir a entrada da água. Esta é feita com estopa e o maço de calafetar.

16. Aplicação do Breu: Segue-se a aplicação do breu fino ou pez louro, para os costados e do breu preto, para os bordos, cobertura da proa, cavernas, traste e tostes. o mestre utiliza um escapeiro, um cabo de madeira que numa extremidade tem pele de carneiro/ovelha, fixado por pregos, sendo esta que é passada no barco.

17. Pintura e Decoração: Esta tarefa é, normalmente, confiada a mestre pintor da região. Até estar concluída a decoração, o barco não é considerado concluído e não é lançado à água (bota-abixo).

59



60

Felisberto Amador a amanhar o barco, 2023 © IPDT

As amanhãções

Uma vez lançado à água, o barco moliceiro requer manutenção e reparação regulares, conhecidas como amanhãções, para garantir que está em boas condições, seguro e esteticamente cuidado para desempenhar sua função. Tradicionalmente, essa tarefa era realizada durante a época de defeso (24 de março a 24 de junho).

Os mestres construtores costumavam deslocar-se às embarcações ou a ribeiras próximas dos estaleiros, onde os proprietários deixavam os seus moliceiros, para realizar as amanhãções. Atualmente, esse processo é mais frequente nos meses que antecedem as regatas, preparando as embarcações para os desafios e pintando (ou repintando) os painéis da proa e da ré para os concursos de painéis que ocorrem durante esses eventos.



61

**“O mais
lindo barco
da Ria.”**

António Rocha Madahil, 1934



Pintura do barco, década de 60 © Nancy Flowers - cedida por CM Ílhavo

Barco Moliceiro: uma herança da Ria

Nenhum barco moliceiro é considerado concluído sem a sua decoração. Os barcos saem prontos dos estaleiros, pintados pelos próprios mestres ou por pintores habilidosos contratados para essa tarefa (Lopes, 1997).

Chamado de “o mais lindo barco da Ria” por António Rocha Madahil (1934), o moliceiro destaca-se pelos seus 4 painéis (2 à proa e 2 à ré), que Claude Rivals (1988) considera uma das mais belas decorações de embarcações a nível internacional.

Ana Maria Lopes (1997) descreve esses painéis como exemplos de pintura naïf, cheios de garridismo, brilho, cor e luminosidade, com legendas que adicionam mensagens plenas de malícia ingénua, refletindo o imaginário e o quotidiano do pintor.

63

A pintura como reflexo da ligação do barco com o homem

O moliceiro, mais que uma embarcação, tornou-se um camarada (Cirne, 2012) e uma figura familiar, essencial na vida dos moliceiros. Era este o quarto da tripulação, a cozinha e a sua sala de refeições, tendo por isso emergido como lar para a maioria dos moliceiros.

O barco moliceiro tornou-se, assim, uma figura simbólica e de elevada importância para a comunidade, levando a que esta, tal como faz com as suas casas e o seu corpo e roupa, o fosse embelezando, decorando, pintando, mantendo-o como sinal de orgulho e ostentação (Chaves, 1945; Lopes, 1997; Cirne, 2012; Dias, 2021).

Os painéis tornaram-se, então, o exponente máximo dessa ligação, conseguindo, através de pinturas naïf, ingênuas, mas expressivas, trazer e manter vivo até hoje um dos mais elevados exemplos artísticos que a Região de Aveiro conheceu.



O início, as influências e as características da pintura de painéis do Barco Moliceiro

Ana Maria Lopes (1997) sugere que a decoração dos barcos moliceiros começou no final do século XIX, crescendo no início do século XX. Etelvina Resende Almeida (2021) concorda, associando o período à ostentação da classe rural e à pintura das cangas.

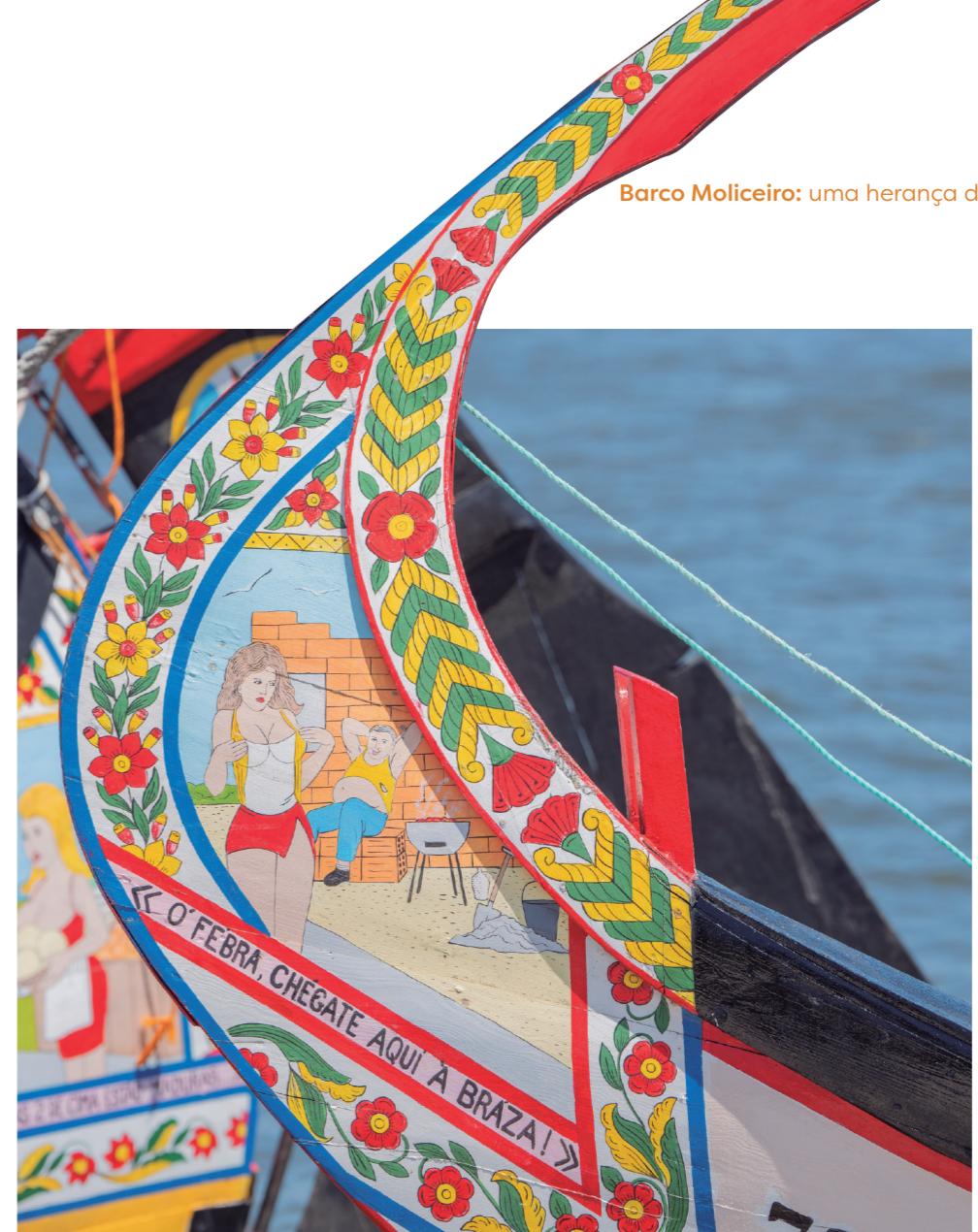
A possível influência da pintura das cangas como estímulo para o início da pintura dos painéis de moliceiros é um tema que vários investigadores têm explorado, concluindo, contudo, que embora se possa verificar uma aproximação entre ambas as práticas (Madahil, 1940), não é certo afirmar, com toda a certeza, que as cangas terão sido responsáveis diretamente pelo início das pinturas nos painéis de moliceiros, uma vez que se tratam de práticas diferentes: “os painéis de moliceiros são pinturas, enquanto as cangas são baixos-relevos coloridos, exibindo apenas meia dúzia de motivos principais que se repetem” (Branco, 1975; Oliveira 1985 in Cirne, 2012).

O mais provável afirmar é que a pintura de moliceiros tenha recebido alguma inspiração da pintura de cangas, servindo essa de mote para que depois os pintores de moliceiros tenham seguido um caminho específico, que veio a ser aperfeiçoado ao longo das décadas (Dias, 2021).

Uma arte naïf

Os barcos moliceiros são decorados por artistas autodidatas que criaram um estilo próprio, usando técnicas e materiais disponíveis na época. Esta arte é caracterizada pela espontaneidade, sem orientação formal, baseada em instinto e intuição, resultando em cenas simples e desenhos ingênuos (Almeida, 2021).

Ana Maria Lopes (1997) destaca os painéis dos moliceiros como exemplos vibrantes de pintura naïf, com contornos marcados e temas do quotidiano, acompanhados por legendas humorísticas.



Painel pintado, 2024 © IPDT

Estes painéis representam um património comum de ideias, valores e simbolismos, destinado a uma comunidade que partilha e se identifica com esses valores (Lopes, 1997; Sarmento, 2008; Chaves, 2012).

Clara Sarmento (2008) descreve os elementos decorativos como “micro-narrativas visuais”, essenciais para entender a cultura da região. Através das crenças e interpretações pessoais dos pintores, os painéis representam a identidade e a coesão da comunidade, assegurando a perenidade cultural.



Painel pintado, 2024 © IPDT

4 painéis, e o “jogo” desenho-legenda

66

“Nenhum desenho se repete quer por bombordo quer por estibordo.”

Domingos José de Castro, 1943

“Nenhum desenho se repete quer por bombordo quer por estibordo; são sempre quatro iluminuras, diferentes entre si no desenho, no colorido e na própria legenda que as sublinha”. Assim caracterizou, Domingos José de Castro (1943), os painéis dos moliceiros, “trabalho de embelezamento que o caracteriza entre todas as embarcações do país”. Os painéis dos moliceiros são uma característica única, com cada barco decorado com quatro painéis independentes: dois à proa e dois à ré, em ambos os lados (bombordo e estibordo). Nenhum desenho se repete, garantindo que cada painel é distinto em desenho, cor e legenda (Castro, 1943).

Os temas dos painéis podem ser sugeridos pelo proprietário ou mestre construtor, mas geralmente, o pintor tem liberdade para escolher e idealizar os motivos, utilizando sua criatividade e experiência (Almeida, 2021). Cada desenho é acompanhado por uma legenda, pintada numa faixa branca ou rosa na parte inferior do painel, entre o friso e o motivo principal (Lopes, 1997).

O desenho e a legenda são componentes interdependentes, usadas pelo pintor para criar armadilhas humorísticas que surpreendem o observador. Separadamente, essas componentes podem não ter um significado relevante, mas quando unidas, criam uma mensagem

Barco Moliceiro: uma herança da Ria

humorística e muitas vezes maliciosa, que se revela após reflexão (Cirne, 2012). O desenho e a legenda defendem-se e complementam mutuamente, formando um conjunto coeso e expressivo (Oliveira in Cirne, 2021).

Motivo central

O motivo central dos painéis dos barcos moliceiros é onde o pintor expressa sua criatividade de forma mais livre, direcionando o olhar do observador para o centro do painel. Este desenho principal pode aparecer livremente ou ser delimitado por formas como círculos, fechaduras, linhas verticais rematadas, traços curvos chamados de “casa” ou cortinados encimados pela coroa real. Tradicionalmente, os círculos e cortinados eram mais usados à proa, enquanto as fechaduras e “casas” predominavam à ré (Lopes, 1997).

Com o passar dos anos, os desenhos passaram a ocupar todo o espaço disponível do painel, estendendo-se até as cercaduras ou frisos, permitindo aos pintores explorar mais ideias e reduzindo a frequência de limitações por formas geométricas.

As legendas

Para José Oliveira (2021), pintor contemporâneo dos moliceiros, a “legenda – ou dizer – surge sempre antes do desenho. Primeiro surge a piada e depois representa”. A legenda e o desenho complementam-se harmoniosamente, formando uma ideia clara (Almeida, 2021).

A legenda é uma frase única, curta e expressiva, escrita num retângulo com fundo rosa ou branco, quase sempre entre aspas, refletindo expressões populares ou dizeres da região (Almeida, 2021).

Pintada letra por letra, sempre em maiúsculas, a legenda pode terminar com pontos de exclamação, reticências ou pontos de interrogação. Os erros ortográficos eram comuns no passado devido ao nível de es-



Painel pintado, 2024 © IPDT

colaridade da região, mas são menos frequentes atualmente, embora às vezes sejam mantidos para preservar a tradição (Sarmento, 2008).

As cercaduras

Para destacar a cena central dos painéis, usam-se cercaduras (também referidas como frisos), que atuam como molduras (Sarmento, 2008). Essas cercaduras são pintadas com 3 ou 4 cores fortes e contrastantes, que não se cruzam entre si (Oliveira, 2021; Almeida, 2021).

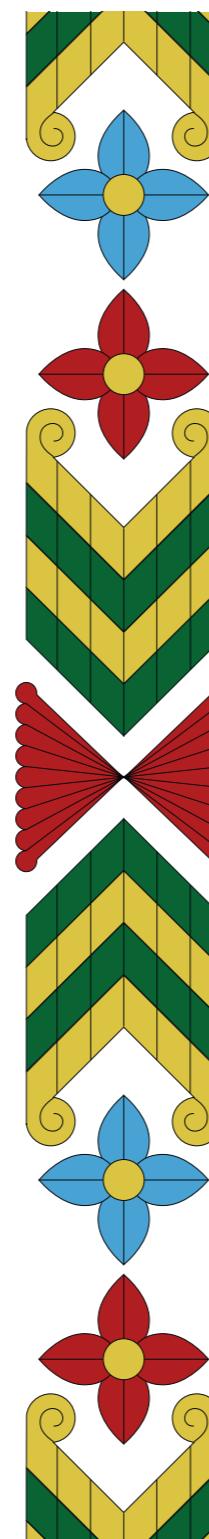
As cercaduras contêm simbologia relacionada à vida na Ria, com motivos florais campestres e estilizados, influenciados pela vida agrícola (ex: flores, ramagens); marítimos, influenciados pela Ria (ex: movimento das águas, conchas); ou figuras geométricas, mais conservadoras (Lopes, 1997; Sarmento, 2008; Almeida, 2021; Dias, 2021).

68

As cores

Os painéis dos moliceiros usam principalmente cores puras como: amarelo, verde, azul, vermelho, branco e preto. Durante décadas, essas cores predominaram, com a introdução de gamas intermediárias sendo rara até os anos 1970/80, quando Jacinto Lavadeiro trouxe inovações significativas (Lopes, 1997).

As cores variam conforme os temas dos painéis: tons garridos predominam nos temas profanos (especialmente vermelho), enquanto tonalidades mais claras, como branco e azul-claro, são comuns nos temas religiosos (Sarmento, 2008). As legendas geralmente aparecem em retângulos rosa ou branco, e as cercaduras são feitas com verde, vermelho, azul e amarelo.



As temáticas dos painéis de moliceiros

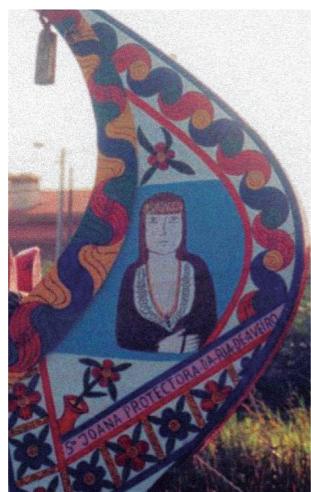
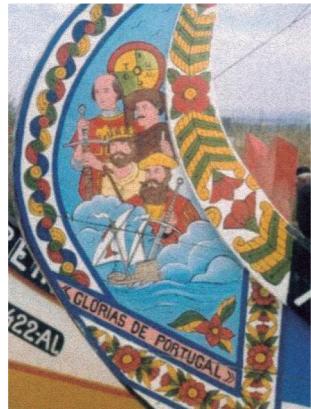
Os temas dos painéis dos moliceiros sempre apresentaram uma grande variedade (Magalhães, 1905), destacando-se pela ausência de imitação entre painéis, quer na mesma embarcação, quer entre diferentes barcos (Sarmento, 2008). Estes painéis são considerados “documentos imagéticos efémeros”, renovados regularmente com novas e vibrantes criações (Almeida, 2021). Mesmo quando repintados, os painéis mantêm sempre um elemento de novidade, diferenciando-se e mantendo a sua unicidade (Sarmento, 2008).

A frequência da renovação dos painéis levou à associação destes à ideia de um “jornal da ria” (Almeida, 2021), refletindo a evolução dos tempos. Através dos painéis, é possível registar e homenagear momentos da história contemporânea, abrangendo temas como política, desporto, televisão, música, entre outros (Lopes, 1997).

69



Painel Lúdico © fotografia cedida por Clara Sarmento



As categorizações das temáticas

Ao longo das décadas, vários investigadores têm proposto abordagens de categorização em temáticas dos painéis de moliceiros (Sarmento, 2008; Cirne, 2012).

Embora se verifique essas semelhanças temáticas nas abordagens propostas (temas religiosos; satíricos/jocosos/brejeiros; profissionais; românticos/amorosos; patrióticos; históricos; desportivos; sociais/quotidiano/políticos) a pintura dos painéis tem-se diversificado ao longo das décadas, dependendo sempre do contexto e dos pintores em questão, desde os mais tradicionalistas aos mais aprimorados na arte (Almeida, 2021).

Nos últimos anos, os temas satíricos/brejeiros foram-se tornado mais frequentes, por serem mais valorizados pelas pessoas e nos concursos de painéis (Oliveira, 2021). No entanto, no passado, durante o regime opressivo em Portugal, a censura limitava a liberdade de expressão nestes painéis, cultivando uma “mentalidade de sacrifício” (Silva, 2014).

Antes do 25 de abril, as mensagens inscritas nos painéis, fossem humorísticas, religiosas ou de outra natureza, eram fiscalizadas antes dos barcos serem lançados à água. Temas sensíveis ou alusões ao regime, como “salvem a pátria”, eram proibidos, obrigando os donos dos barcos a repintar os painéis (Almeida, 2021).

Com a queda do Estado Novo, a Ria de Aveiro experimentou uma maior liberdade de expressão, que rapidamente se refletiu nos painéis dos moliceiros, mostrando a constante atualização destes elementos decorativos em resposta aos tempos modernos.

Outras áreas decoradas no barco moliceiro

Além dos painéis, o barco moliceiro possui outras áreas pintadas, cuidadosamente trabalhadas pelos pintores. Ana Maria Lopes (1997) descreve estas áreas detalhadamente:

☒ **Golfões:** Decorados com figuras de uma mulher à direita e um homem à esquerda, frequentemente representados de costas voltadas.

☒ **Cobertura do castelo da proa:** Na base da bica, é desenhado um motivo floral.

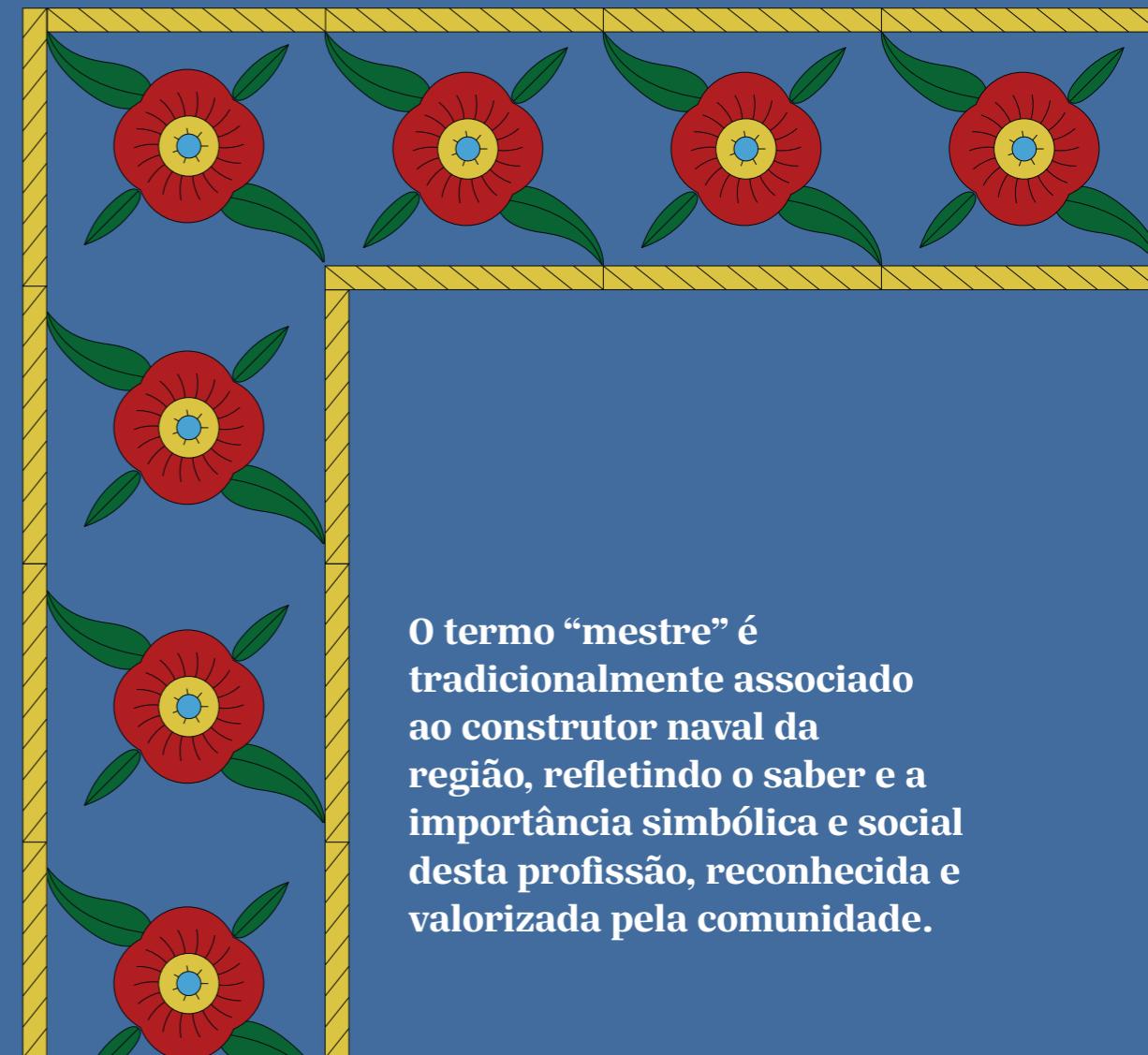
☒ **Forcados biqueiros:** Por vezes, decorados nas extremidades.

☒ **Entremesa da ré:** A parte vertical, onde se senta o arrais, também pode ser decorada.





Capítulo VII — OS NOSSOS MESTRES



O termo “mestre” é tradicionalmente associado ao construtor naval da região, refletindo o saber e a importância simbólica e social desta profissão, reconhecida e valorizada pela comunidade.



Barco Moliceiro: uma herança da Ria

Mestres construtores

A arte da carpintaria naval da Região de Aveiro foi, nos séculos XIX e XX, uma referência nacional e internacional, devido ao mérito artístico dos mestres construtores e à abundância de mão de obra dedicada a esta atividade. A fama da região nesta área era tão grande que, em março de 1935, foi estabelecida em Pardilhó a Delegação Distrital do Sindicato Nacional dos Operários da Construção Naval (Almeida, 2018).

De acordo com Domingos José de Castro (1943), a construção de barcos moliceiros é uma indústria exclusiva desta região, sendo tradicionalmente passada de geração em geração.

Foi, contudo, em Pardilhó, Estarreja e Murtosa que se consolidaram os principais mestres construtores navais da história da região e onde ainda hoje é possível encontrar mestres construtores de moliceiros em atividade. O termo “mestre” é tradicionalmente associado ao construtor naval da região, refletindo o saber e a importância simbólica e social desta profissão, reconhecida e valorizada pela comunidade.

Uma das características mais simbólicas e distintivas do barco moliceiro é a marca do mestre construtor, também conhecida por diversos nomes como divisa, sigla, insígnia, signo-salomão, signo-saimão ou sinamão. Esta marca, pintada em ambos os lados do leme, acima da chança, serve para identificar de forma inequívoca o mestre responsável pela construção do barco.

É comum que os aprendizes, ao se tornarem mestres, criem marcas que se assemelham às dos seus mentores, tanto como uma forma de homenagem quanto para demonstrar a continuidade do saber-fazer.

Ao longo das décadas, várias famílias destacaram-se na construção de moliceiros. Entre as mais reconhecidas estão os Ferreira da Costa (conhecidos como “Lavouras”), os Henriques (com a alcunha de “Raimundos”), os Tavares, os Henrique de Miranda e os Garridos.

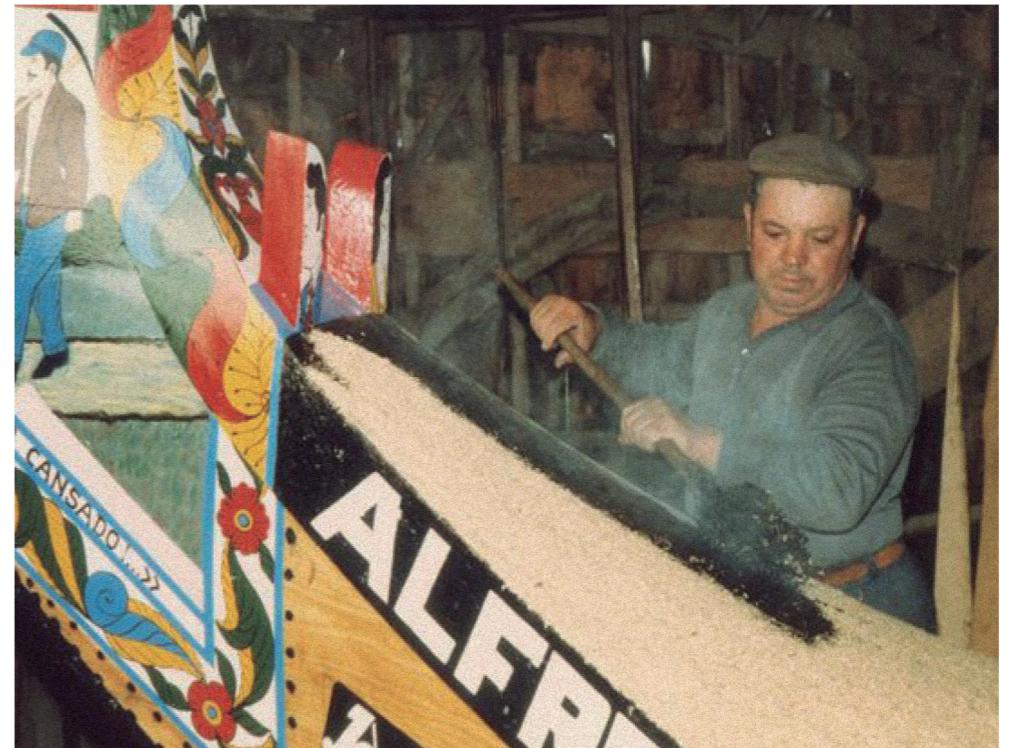
mestres construtores do passado

76

77



Os Lavouras e a “Escola Lavoura”



Mestre Henrique Lavoura © fotografia cedida por CM Estarreja

Os Lavouras são, na verdade, **Henrique Ferreira da Costa** e o seu pai **José Ferreira da Costa – José Lavoura**. José Ferreira da Costa tem oito registos de barcos moliceiros entre 1936 e 1959 (Sarmento, 2008). Contudo, foi o filho, **Mestre Henrique Ferreira da Costa** (1950-2011), conhecido como **Mestre Lavoura**, que se tornou uma das principais referências na carpintaria naval da região. O seu estaleiro, situado em Pardilhó, esteve ativo entre 1955 e 1985 e produziu cerca de 52 barcos moliceiros, além de várias outras embarcações tradicionais da região. O termo “Escola Lavoura” é usado para descrever a dinâmica de partilha de conhecimento e ensino que caracterizou o estaleiro do Mestre Lavoura. Os três mestres de Pardilhó atualmente em atividade – António Esteves, Felisberto Amador e Arménio Almeida – foram alunos desta escola.

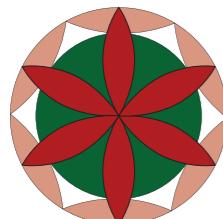


Mestre Henrique
Lavoura

Os Raimundos



Mestre Manuel Raimundo © fotografia cedida por Nuno Miguel Tavares

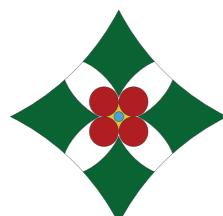


Mestre
Manuel Raimundo

Naturais da Murtosa, os Raimundos constituem uma das famílias mais emblemáticas e prolíferas da carpintaria naval tradicional da Região de Aveiro, com raízes na atividade desde o século XIX. Ao longo de várias gerações, contribuíram de forma decisiva para a construção de embarcações tradicionais, em particular barcos moliceiros.

Até início dos anos 2000, o **Mestre Manuel Raimundo** (1922–2011), filho do **Mestre Júlio Raimundo**, desempenhou um papel bastante importante na construção de barcos moliceiros e nas “amanhações”, assumindo um papel fundamental na transmissão do saber a novos mestres. Entre estes destaca-se o atual **Mestre José Rito**, um dos mais reconhecidos construtores de moliceiros em atividade na região.

Entre todos os membros da família, destaca-se **Joaquim Maria Henriques Júnior** (1909–2005), amplamente reconhecido como Mestre Raimundo, considerado por muitos como o nome maior desta linhagem. Com uma obra extensa, foi responsável pela cons-



Mestre
Raimundo

trução de dezenas de barcos moliceiros, deixando uma marca indelével na história da carpintaria naval da região. No início da década de 1960, emigrou para os Estados Unidos da América, onde se juntou ao seu filho, **Joaquim Maria da Silva Henriques** (1933–2019), também conhecido como Joaquim Raimundo “Novo”.

A família Raimundo conta ainda com outros nomes relevantes na história da construção naval local, como o bisavô do Mestre Raimundo, **Mestre Agostinho Raimundo**; o seu avô **Mestre José Luís Henriques**; o seu pai **Mestre Joaquim Maria Henriques**; e os seus tios **Mestre Américo Raimundo**, **Mestre José Maria Henriques** e **Mestre Júlio Raimundo** – todos eles com um contributo significativo para o saber-fazer que caracteriza esta arte.



Mestre
Joaquim
Raimundo (pai)

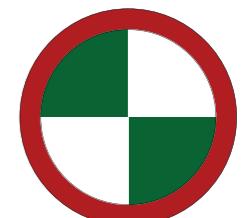


Mestre
Júlio Raimundo

Os Tavares



Os Tavares, com estaleiro em Pardilhó, foram outra família destaca-dada. O **Mestre Agostinho Tavares** (1922–1996) construiu cerca de 57 moliceiros entre 1960 e 1994 (Sarmento, 2008). O seu pai, **Mestre Firmino Tavares**, construiu 20 moliceiros, e o seu irmão, **Mestre Manuel Silva Tavares**, terá construído 40 moliceiros. Outro membro da família, **Mestre Francisco Tavares da Silva**, construiu três moliceiros entre 1915 e 1925 (Sarmento, 2008).



Mestre Agostinho Tavares

Os Henriques de Miranda

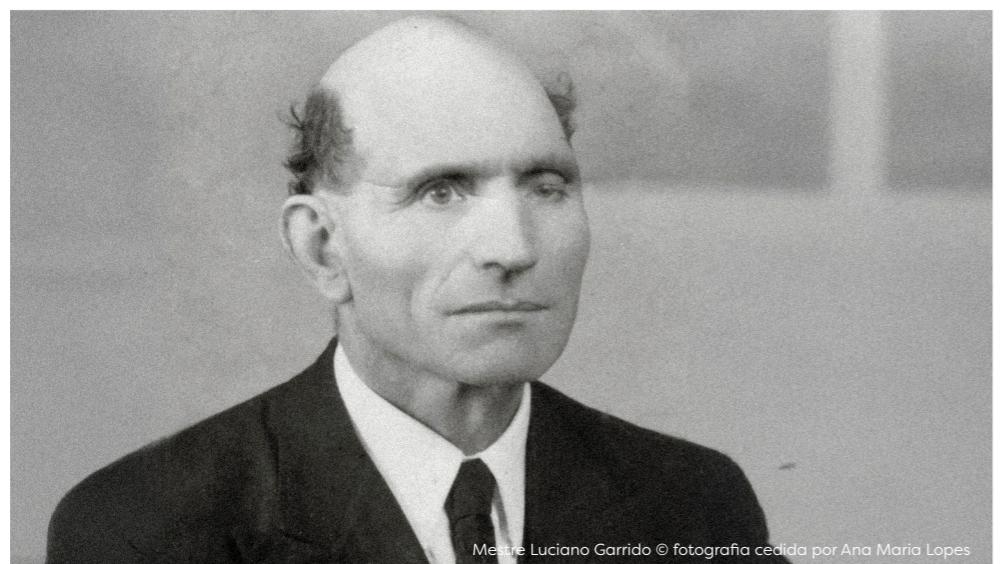
Os Henrique de Miranda, residentes em Monte, Murtosa, foram outra importante família de construtores navais da região. O Mestre José Agostinho Henriques de Miranda (1910-1996), conhecido como Ti Preguiça, destacou-se nesta arte, registando cerca de 30 barcos moliceiros entre 1941 e 1962 (Sarmento, 2008). O seu pai, Manuel José Henriques de Miranda, e outros membros da família também se dedicaram a esta atividade (Lopes, 1997).



Mestre José Preguiça
(e pai)

Os Garridos

Os irmãos Mestre Luciano Rodrigues Garrido e Mestre Manuel Maria Rodrigues Garrido, naturais de Salreu, foram notáveis construtores. Mestre Luciano Garrido registou 20 moliceiros entre 1927 e 1961, enquanto Mestre Manuel Maria Garrido construiu 15 moliceiros entre 1955 e 1968. Ambos eram também proprietários de barcos moliceiros, empregando moliceiros profissionais ao seu serviço (Sarmento, 2008).



Mestre Luciano Garrido © fotografia cedida por Ana Maria Lopes

© David Goddard - fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ilhavo





mestres construtores do presente

83

Atualmente, apenas estão em atividade 5 Mestres construtores navais, sendo que só 1 tem menos de 60 anos. Marco Silva (n.1975), é o mais jovem dos mestres construtores navais em atividade, tendo-se dedicado a esta arte após 2015. No oposto, o António Esteves (n. 1942) é o mais antigo dos mestres em atividade.

Mestre António Esteves

Pardilhó, Estarreja



António Esteves, nascido em 1942 e conhecido por Pardaleiro, é o mais antigo mestre construtor de barcos moliceiros em atividade. O seu estaleiro, localizado em Pardilhó, mantém viva a arte da carpintaria naval tradicional da Ria de Aveiro.

O seu início na carpintaria naval foi marcado por um encontro casual. Aos 10 anos, ao passar pelo estaleiro do Mestre Henrique Lavoura, ficou fascinado pelo trabalho em madeira. Lavoura convidou-o para aprender a arte, um convite que Esteves aceitou com entusiasmo, iniciando o seu percurso numa das “escolas” mais prestigiadas da região, a “Escola Lavoura”. No estaleiro, começou por fazer cavilhas de madeira, uma tarefa básica, mas essencial, que o preparou para desafios maiores.

Rapidamente, demonstrou aptidão e dedicação. Aos 16 anos, já realizava as tarefas mais complexas do estaleiro, ganhando a confiança e o respeito do seu mentor. O seu trabalho no estaleiro foi interrompido quando emigrou para os EUA na década de 1970, onde continuou a trabalhar na construção naval. No entanto, o seu amor pelo moliceiro nunca diminuiu. Em 1993, regressou a Portugal, retomando a construção de barcos no seu estaleiro em Pardilhó.

Desde o seu regresso, Mestre Esteves construiu mais de 15 barcos moliceiros tradicionais, incluindo várias embarcações para o Museu Marítimo de Ílhavo, onde a sua obra é destacada na “Sala da Ria”.

Acredita que o moliceiro é uma obra-prima, perfeita na sua concepção e execução. Mestre Esteves vê o seu trabalho não apenas como uma profissão, mas como uma missão de preservar e perpetuar uma parte vital do património cultural da região de Aveiro.



“O Moliceiro é o barquinho que eu mais gosto de fazer. Sinto mesmo amor por ele. Ele já está tão bem feito que, tudo o que lhe fizerem de novo será para pior. É bonito como está.

Mestre Felisberto Amador

Pardilhó, Estarreja

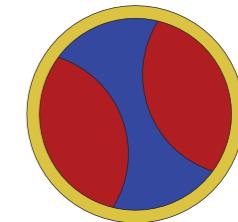


Felisberto Amador, nascido em 1959, é um dos mais renomados mestres construtores de barcos moliceiros ainda em atividade. Sem qualquer ligação familiar à carpintaria naval, a sua jornada começou aos 14 anos no prestigiado estaleiro do Mestre Henrique Lavoura. Neste ambiente de aprendizagem intensa, Felisberto iniciou a sua formação com a confecção de cavilhas de madeira, uma tarefa que todos os aprendizes tinham de dominar.

Aos poucos, foi-se destacando pela sua habilidade e dedicação, passando a ajudar em tarefas mais complexas na construção dos barcos. Felisberto recorda esse período como um tempo de muito esforço físico, pois todas as tarefas eram feitas manualmente, sem as facilidades das máquinas modernas.

Após cumprir o serviço militar, iniciou a sua carreira independente em 1981. Em 1982/1983, construiu o seu primeiro barco moliceiro. Nos anos seguintes, até ao final da década de 1990, construiu cerca de 10 moliceiros. Este número duplicou até aos dias de hoje, evidenciando a sua dedicação e a procura crescente por estas embarcações, impulsionada pelo turismo.

O Mestre Felisberto Amador é um verdadeiro guardião da tradição da carpintaria naval da Ria de Aveiro, dedicando a sua vida à construção de barcos moliceiros com paixão e compromisso.



**“
O turismo veio salvar
o barco moliceiro.
Se não fossem os
turistas, há muito
tempo que já não se
fazia barcos, porque
hoje em dia já não se
consegue viver da Ria.**

Mestre Arménio Almeida

Pardilhó, Estarreja



Arménio Almeida, nascido em 1958, também conhecido como Mestre Traça, é um dos mestres construtores de barcos moliceiros que continua a manter viva a tradição da carpintaria naval da Ria de Aveiro. O seu percurso começou aos 11 anos, no estaleiro do seu tio, o renomado Mestre Henrique Lavoura.

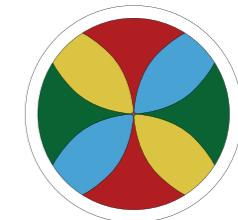
As suas primeiras memórias de infância são impregnadas do cheiro a madeira e do som das ferramentas no estaleiro, onde passava os dias a observar e a aprender a arte que se tornaria a sua paixão.

Durante os seus anos de formação, Mestre Arménio trabalhou ao lado de figuras proeminentes como o Mestre Farelo, num estaleiro que fervilhava de atividade. Os tempos eram difíceis, e o trabalho, manual e exigente, começava cedo e terminava tarde. Contudo, foi nesse ambiente que Mestre Arménio desenvolveu as suas habilidades e o seu amor pela arte da carpintaria naval.

Após o encerramento do estaleiro do seu tio em 1983, Mestre Arménio continuou a trabalhar na construção naval, colaborando com outros mestres, como Felisberto Amador e António Esteves.

Em 2002, decidiu abrir o seu próprio estaleiro ao lado de casa. Contudo, devido ao espaço limitado, dedica-se principalmente à construção de bateiras e à reparação de barcos, uma atividade vital para a manutenção das embarcações da região.

Para ele, a carpintaria naval não é apenas uma profissão, mas uma paixão que o faz viver. "Para isto, não basta ter técnica, é preciso gostar do que se faz," afirma com convicção.



“
**É o gosto pelo barco
que me faz viver.
Para isto, não basta
ter técnica, é preciso
gostar do que se faz.**

Mestre José Rito

Torreira, Murtosa



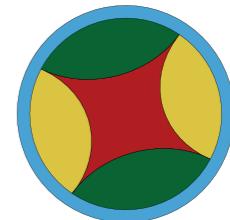
José Maria da Silva Caravela Vieira, mais conhecido como Zé Rito, nasceu em 1956 e desde muito jovem mergulhou na vida das embarcações moliceiras, uma paixão que herdou do pai. Recorda com orgulho que quase “nasceu dentro de um barco moliceiro”, marcando desde cedo a sua ligação íntima com a Ria de Aveiro.

Aos 7 anos, já acompanhava o pai e o irmão na apanha do molho, pernoitando no barco e, aos 16, já governava sozinho o seu próprio moliceiro.

Zé Rito não apenas navegava, mas também começou a reparar bateiras e moliceiros aos 28 anos, incentivado pelo Mestre Manuel Raimundo, que viu nele talento para a carpintaria naval. Inicialmente ajudava o Mestre Raimundo após o seu trabalho e aos fins de semana, aprendendo as técnicas e segredos da construção naval. A sua dedicação culminou na construção do seu primeiro barco moliceiro, o “José António”, em 1998.

No início dos anos 2000, Zé Rito iniciou a sua atividade de construtor naval independente, construindo o “Torreirinhas”. Ao longo dos anos, calcula ter construído mais de 10 barcos moliceiros. Desde 2010, trabalha no Museu-Estaleiro da Praia do Monte Branco, na Torreira, um espaço dedicado à valorização da arte da carpintaria naval e onde o público pode assistir ao vivo ao processo de construção das embarcações tradicionais da região.

Além de construtor, possui um barco moliceiro e é participante assíduo das regatas de moliceiros na Ria de Aveiro.



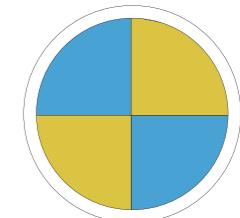
“Ele dizia que eu tinha talento para aquela arte, e que aprendia rápido. Aquilo que sei hoje deve-se ao Ti Manuel Raimundo.”

Mestre Marco Silva

Torreira, Murtosa



Mestre Marco Silva, nascido em 1975, é atualmente o mais jovem mestre construtor de barcos moliceiros em atividade. Com o seu estaleiro localizado na Torreira, Murtosa, Marco cresceu com uma forte ligação à água e aos barcos, recordando-se de “andar com os pés dentro de água” desde.



Após um período de emigração no Luxemburgo, regressou a Portugal e em 2004, adquiriu um barco de mar e iniciou a pesca com a arte xávega, atividade que mantém até hoje.

Contudo, a sua paixão pelas regatas e pela construção naval tradicional levou-o a comprar o seu primeiro barco moliceiro em 2007, o “Ricardo Sérgio”, com o qual venceu a regata de Aveiro nesse ano e nos quatro anos seguintes.

Em 2015, decidiu construir o seu próprio barco moliceiro, contando com a preciosa ajuda do Mestre Firmino Tavares. Desde então, dedicou-se à construção de embarcações tradicionais, tendo construído cerca de uma dezena de barcos moliceiros até hoje.

A paixão de Marco pela carpintaria naval e pela Ria de Aveiro é evidente. Afirma que já não se imagina sem trabalhar nesta arte. Além das construções, Marco é um participante ativo nas regatas de moliceiros, destacando-se nas competições e frequentemente subindo ao pódio.

“É preciso gostar verdadeiramente da arte, porque se não for com gosto e dedicação não se aprende e esta tradição vai se perder.”



Os Pintores

A arte da carpintaria naval da Região de Aveiro foi, nos séculos XIX e XX, uma referência nacional e internacional, devido ao mérito artístico dos mestres construtores e à abundância de mão de obra dedicada a esta atividade.

A fama da região nesta área era tão grande que, em março de 1935, foi estabelecida em Pardilhó a Delegação Distrital do Sindicato Nacional dos Operários da Construção Naval (Almeida, 2018).

De acordo com Domingos José de Castro (1943), a construção de barcos moliceiros é uma indústria exclusiva desta região, sendo tradicionalmente passada de geração em geração.

Foi, contudo, em Pardilhó, Estarreja e Murtosa que se consolidaram os principais mestres construtores navais da história da região e onde ainda hoje é possível encontrar mestres construtores de moliceiros em atividade.

O termo “mestre” é tradicionalmente associado ao construtor naval, refletindo o saber e a importância simbólica e social desta profissão, reconhecida e valorizada pela comunidade.

Uma das características mais simbólicas e distintivas do barco moliceiro é, mesmo, a marca do mestre construtor, também conhecida por diversos nomes como divisa, sigla, insígnia, signo-salomão, signo-saimão ou sinamão. Esta marca, pintada em ambos os lados do leme, acima da chança, serve para identificar de forma inequívoca o mestre responsável pela construção do barco.

É comum que os aprendizes, ao se tornarem mestres, criem marcas que se assemelham às dos seus mentores, tanto como uma forma de homenagem quanto para demonstrar a continuidade do saber-fazer. Nesses casos, as novas marcas incluem elementos adicionais para garantir a sua originalidade e fácil identificação por todos que navegam na Ria.

mestres pintores do passado

Devido à ausência de assinaturas, identificar os pintores históricos que se destacaram é um processo complexo, baseado principalmente em referências escritas e testemunhos orais publicados e partilhados ao longo do tempo. No entanto, através da memória coletiva e dos registos existentes, é possível listar alguns dos principais nomes que marcaram a pintura de painéis nos séculos XX e XXI.

Mestre Joaquim Raimundo



Mestre Joaquim Raimundo, década de 60 © Nancy Flowers - cedida por CM Ílhavo

As suas pinturas eram bastante apreciadas na região. Normalmente, os proprietários não sugeriam temas para as pinturas, deixando-o livre para criar. Para os “dizeres”, aceitava sugestões, principalmente da mulher e do sogro. As tintas que usava eram todas em pó, misturadas com óleo, secante líquido e aguarrás, nunca utilizando tintas de esmalte. Os seus empregados ajudavam a preencher as áreas com tinta, mas apenas ele e o filho realizavam a pintura detalhada.

Mestre Avelino “Marcela” Lopes de Matos



Paulo Godinho, década de 80 © Fotografia cedida por Ana Maria Lopes

Avelino Lopes de Matos, mais conhecido como Avelino Marcela, destacou-se como um dos principais pintores de moliceiros da Ria de Aveiro durante as décadas de 1960, 1970 e 1980. A sua trajetória na pintura de painéis de moliceiros começou muito cedo, aos 10 anos, quando começou a ajudar o seu avô materno – construtor-pintor na região. Através desta convivência, Avelino Marcela desenvolveu as suas habilidades artísticas e a paixão pela pintura de barcos.

Com o falecimento do avô, Avelino assumiu a responsabilidade de pintar sozinho. Por volta dos 14 ou 15 anos, já era um pintor experiente, conseguindo pintar cerca de 20 barcos por ano. Esta produtividade e talento precoce evidenciaram-no como um pintor de destaque na comunidade.

Embora fosse um talentoso pintor de moliceiros, Avelino Marcela era marceneiro de profissão. Esta versatilidade permitiu-lhe dominar diversas técnicas e materiais, aplicando esse conhecimento na pintura dos barcos. Normalmente, demorava entre um a um dia e meio para concluir os painéis de um moliceiro, um ritmo impressionante que evidenciava a sua eficiência e habilidade.

Avelino Marcela teve um período de emigração na Venezuela, entre os seus 48 e os 64 anos, que interrompeu temporariamente a sua atividade como pintor de moliceiros. Contudo, ao regressar a Portugal, retomou a pintura com o mesmo entusiasmo e dedicação, continuando a deixar a sua marca nos barcos da Ria de Aveiro.

Avelino não fazia esboços prévios. Riscava as suas ideias diretamente a lápis nos painéis, completando-os com tintas de esmalte, que sucederam às tradicionais tintas em pó.

À proa dos moliceiros, preferia pintar figuras de cavaleiros, reis e campinos, enquadrados em círculos ou cortinados. Na ré, as suas pinturas destacavam-se por personagens do povo, emolduradas em formas de buracos de fechadura.

A abordagem direta e intuitiva de Avelino Marcela, aliada ao seu compromisso com a autenticidade e simplicidade, fizeram dele um dos pintores mais respeitados e apreciados da sua geração.

Mestre Jacinto “Lavadeiro” Vieira da Silva



Mestre Jacinto © David Goddard - cedida pela CM Ilhavo

Jacinto Vieira da Silva, mais conhecido como Jacinto Lavadeiro, é amplamente reconhecido como um dos pintores de moliceiros mais inovadores e influentes da sua época. Nascido na Torreira, Murtosa, Lavadeiro nunca frequentou uma formação artística formal, mas desde cedo demonstrou uma inteligência notável e uma sensibilidade particular para a pintura, características que marcaram profundamente o seu trabalho e o distinguiram dos seus contemporâneos.

A sua abordagem à pintura de painéis de moliceiros foi revolucionária para o seu tempo. Ao contrário da maioria dos pintores, que seguiam métodos tradicionais e muitas vezes repetitivos, Lavadeiro introduziu técnicas mais elaboradas e inovadoras. Preparavameticulosamente os seus trabalhos, criando esboços detalhados antes de iniciar a pintura. Esta preparação permitia-lhe experimentar com novos elementos e técnicas, elevando a qualidade e a complexidade dos painéis de moliceiros.

Um dos aspectos mais distintivos da arte de Jacinto Lavadeiro foi a sua utilização de uma paleta de cores diversificada. Enquanto os pintores tradicionais se limitavam a cores primárias e misturas básicas, Lavadeiro recorria frequentemente à mistura de cores, criando tonalidades únicas e vibrantes que davam uma nova vida aos painéis. Esta inovação cromática tornou os seus trabalhos reconhecíveis e admirados.

Além da sua habilidade com as cores, Lavadeiro era conhecido por evitar os enquadramentos convencionais, como círculos ou buracos de fechadura, que limitavam o espaço para a pintura. Em vez disso, preferia aproveitar todo o espaço disponível nos painéis, preenchendo-os com cenas ricas e detalhadas que capturavam a essência da vida na Ria de Aveiro. Este estilo permitia-lhe explorar uma variedade de temas, desde cenas quotidianas até representações humorísticas e satíricas, sem se prender a um único tema ou abordagem.

As suas atenções ao detalhe faziam com que Lavadeiro demorasse consideravelmente mais tempo a concluir um trabalho comparado com outros pintores.

Normalmente, levava entre seis a sete dias para terminar um barco. No entanto, o resultado final justificava o tempo investido, com painéis que eram verdadeiras obras de arte, cada um contando uma história única e cativante.

Jacinto Lavadeiro não só elevou o padrão da pintura de moliceiros, mas também influenciou muitos outros artistas. A sua capacidade de combinar técnica, inovação e uma compreensão profunda da cultura local fez dele um mestre respeitado e admirado. Jacinto Lavadeiro faleceu jovem, em 1987, mas o seu legado continua a viver.

Mestre Ti Preguiça

Contemporâneo de Joaquim Raimundo, Ti Preguiça nunca recorria a pessoas de fora do estaleiro para pintar, confiando essa tarefa aos seus empregados, independentemente do jeito que tivessem para a pintura (Lopes, 1997). Fazia, primeiro, desenhos em papel, que depois copiava diretamente nos painéis. Na proa, pintava a coroa do rei e figuras variadas, e na ré, utilizava motivos diversos.

Mestre Agostinho Tavares

Agostinho Tavares começou a pintar moliceiros desde muito jovem para ajudar o pai, Mestre Firmino Tavares (Sarmento, 2008). Riscava diretamente o que lhe vinha à inspiração, frequentemente emoldurando figuras em círculos. Raramente pintava acontecimentos políticos, preferindo cenas simples do quotidiano local. Nas legendas, eram comuns erros gramaticais, que ele acreditava conferirem humor e autenticidade às pinturas (Lopes, 1997).

102

mestres pintores do presente

103

Atualmente, apenas um mestre pintor se dedica de forma contínua à pintura de barcos moliceiros, sendo o principal responsável pela sua decoração nos últimos 30 anos.

Mestre José de Oliveira

Murtosa



© IPDT

“
É um grande prazer para mim poder contribuir para manter viva a alma de um povo, a alma das nossas gentes.

José Manuel Oliveira, mais conhecido como Zé Manel, é um nome incontornável na arte da pintura de painéis de moliceiros.

Nascido na Murtosa em 1969, Zé Manel cresceu imerso na cultura dos moliceiros, sendo filho e neto de moliceiros de profissão. Com uma formação em artes plásticas, José Oliveira destaca-se não apenas na pintura de moliceiros, mas também em outras áreas artísticas, incluindo a pintura, escultura, restauro de arte sacra, pintura de azulejos e murais.

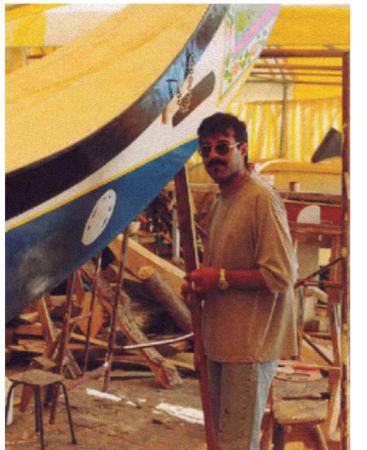
Iniciou a sua carreira na pintura de moliceiros no ano de 1989, num período de transição onde a morte de Jacinto Lavadeiro e a idade avançada de Avelino Marcela criaram uma necessidade urgente de novos talentos na Ria de Aveiro. Desde então, José Oliveira tem-se afirmado como o principal pintor de moliceiros em atividade, sendo descrito como o “mais famoso, prolífero e inovador pintor de moliceiros da atualidade” (Almeida, 2021).

A sua abordagem à pintura de painéis de moliceiros é profundamente enraizada na tradição, mas com um toque de inovação. Até hoje, calcula ter pintado cerca de 1000 painéis, sempre respeitando a linha pictórica tradicional dos seus antecessores, ao mesmo tempo que introduz a sua própria criatividade e inovação.

Claude Rivals (2019) elogia-o, afirmando que “José Oliveira ultrapassa o tempo da memória factual”, enquanto Diamantino Dias (2019) refere que a sua pintura “pertence ao grupo daqueles que trazendo a paz interior, despertam ao mesmo tempo todos os sentidos”.

Para José Oliveira, a inspiração surge da vivência à beira-ria, do contacto com a comunidade e do quotidiano dos estaleiros.

VII. OS NOSSOS MESTRES PINTORES DO PASSADO



106

Participa ativamente na vida local, escutando histórias, pensamentos, piadas e dizeres que, com a sua astúcia e sentido de humor apurado, transforma em obras de arte. Normalmente, a legenda que acompanha os painéis surge antes do desenho, servindo como ponto de partida para dar “asas à imaginação” e retratar com humor os temas do quotidiano.

José Oliveira não tem um espaço fixo para o seu trabalho, deslocando-se pela ria conforme as necessidades dos projetos, seja nos estaleiros ou à beira-ria. Utiliza uma paleta de cores vibrantes e mistura de cores, uma técnica inspirada na arte de Jacinto Lavadeiro. O seu trabalho é por vezes auxiliado pelo pai e pelo filho, criando uma continuidade familiar na arte da pintura de moliceiros.

“O facto de ter conhecido estas pessoas, estes construtores que gostam disto a sério, leva-me a admirar tanto os construtores navais como os proprietários dos barcos, que são pessoas que mesmo com todas as adversidades mandam barcos novos para a água. Em vez de terem um carro novo, têm um barco. É o sonho deles.”

© fotografias cedidas por
Clara Sarmento



Materiais de pintura, 2023 © IPDT



Bota-abixo, 2018 © cedida por CM Murtosa



Este evento é mais do que um simples lançamento à água, é um momento de celebração.

VIII. OS “BOTA-ABAIXO”



Bota-abaixo, 2019 © CM Murtosa



Bota-abaixo, 2016 © CM Murtosa



Bota-abaixo, 2016 © CM Murtosa

Barco Moliceiro: uma herança da Ria

Uma vez concluída a construção e decoração do barco moliceiro, chega o momento da sua primeira apoteose – o bota-abaixo (Castro, 1943). Este evento é mais do que um simples lançamento à água; é um momento de celebração, tradição e comunidade, sem o qual nenhum moliceiro é considerado completo.

Antes da era dos tratores, os barcos eram transportados dos estaleiros, muitas vezes localizados longe da água, com a ajuda de juntas de bois e a força humana. Este processo exigia um esforço físico considerável e a cooperação de muitos membros da comunidade.

Os estaleiros de construção naval situavam-se, geralmente, a uma distância significativa da Ria, o que tornava necessário o uso de zorras - estruturas rudimentares feitas de toros de madeira - para mover o barco. As zorras, uma à proa e outra à ré, eram ligadas por cordas e puxadas por três juntas de bois. Com o barco carregado sobre essas zorras, o trajeto até à água começava, guiado por homens que usavam estacas (ou “pancas”) para levantar e orientar o barco.

Ao chegar ao ponto marginal indicado para o lançamento, as cordas que ligavam o barco às zorras eram desatadas. Primeiro, a zorra da proa era retirada, seguida pela da ré, deixando o barco flutuar livremente pela primeira vez. Dali, o moliceiro era conduzido à vara até o cais, onde receberia a aparelhagem náutica e o equipamento completo para a apanha do moliço (Castro, 1943).

Após o lançamento bem-sucedido, a tradição manda que o dono do barco ofereça uma refeição farta a todos os que ajudaram na tarefa. Antigamente, as mulheres preparavam a comida enquanto os homens se dedicavam ao lançamento.

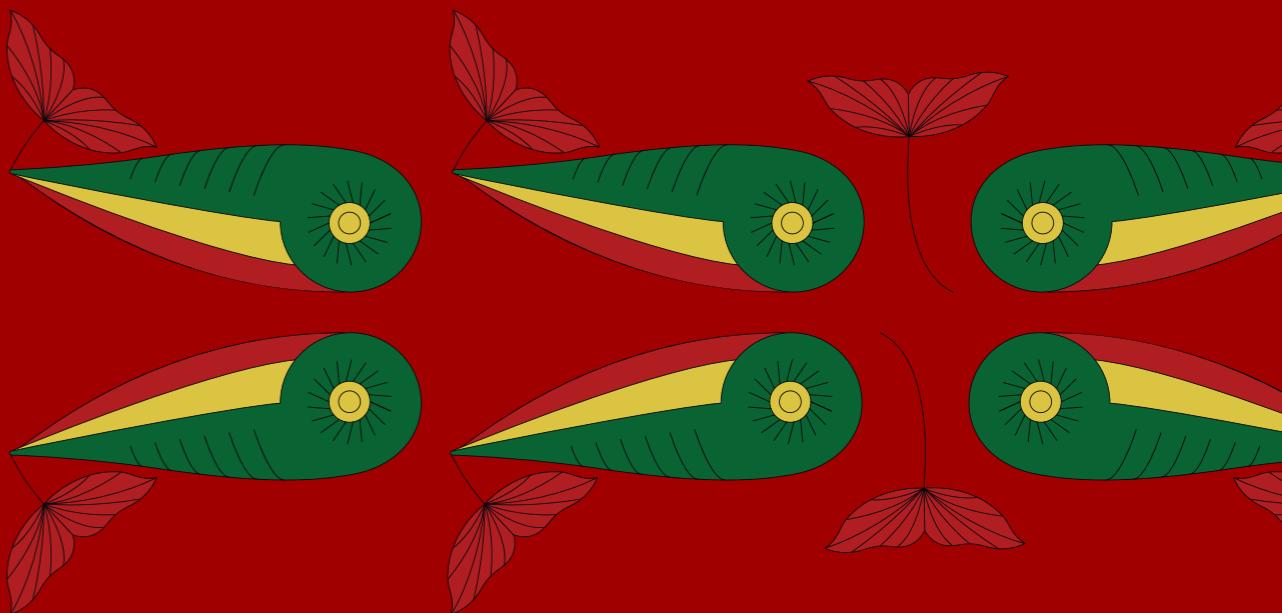
Com o advento dos tratores, o processo do bota-abaixo foi facilitado, mas a essência da celebração permanece inalterada. Atualmente, embora a força humana já não seja tão necessária, o ritual continua a atrair a comunidade e curiosos.

**Antigamente,
o bota-abaixo
envolvia a força
e o esforço
coordenado
de moliceiros,
agricultores,
familiares e
amigos.**



Grande Regata dos Moliceiros, 2021 © Diogo Moreira Studio

Capítulo IX — AS REGATAS E OS CONCURSOS DE PAINÉIS



**A primeira edição
da regata começou
em S. Jacinto, junto
ao cais da Pedra e
terminou no Canal
das Pirâmides.**

IX. AS REGATAS E OS CONCURSOS DE PAINÉIS

As Regatas de Moliceiros

As regatas de moliceiros tradicionais, preservando a traça e os meios de propulsão originais, decorrem há várias décadas, sendo um dos principais eventos anuais para a população local, aficionados e, cada vez mais, turistas e curiosos. Estas regatas celebram não só a habilidade náutica, mas também a rica tradição cultural da Ria de Aveiro.

Atualmente, realizam-se quatro regatas principais ao longo do ano na Ria de Aveiro:

1. Regata do Mercado Tradicional:

Organizada pelo Município da Murtosa, ocorre em maio, desde 2022.

2. Grande Regata dos Moliceiros da Região de Aveiro, integrada no programa “Ria de Aveiro Weekend”:

Organizada pela Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro, decorre no início de julho, com início na Torreira e final na cidade de Aveiro.

3. Regata da Festa do Emigrante:

Organizada pelo Município da Murtosa, ocorre em agosto no cais do Bico, no âmbito das Festas do Emigrante.

4. Regata do São Paio da Torreira:

Também organizada pelo Município da Murtosa, acontece em setembro, durante as festividades de São Paio da Torreira.

Estas regatas são acompanhadas por concursos de painéis dos barcos moliceiros, especialmente nas regatas da Ria de Aveiro Weekend e do São Paio da Torreira. Além do prestígio da vitória, os prémios monetários até ao 5.º lugar, assim como um prémio de participação, constituem um importante incentivo financeiro para a preservação dos barcos moliceiros tradicionais.



A História das Regatas

Clara Sarmento (2008) fez uma investigação detalhada sobre os artigos publicados, conseguindo datar o início das regatas de moliceiros enquadradas nas festividades de São Paio da Torreira no início do século XX. Num artigo do Jornal D'Estarreja, publicado a 26 de agosto de 1917, encontra-se a seguinte referência:

“Vão ser grandiosas este ano as festas de S. Paio da Torreira. Haverá ruidoso arraial com duas músicas, sendo a de Ovar e a de Espinho, procissão, fogos de artifício e iluminações. Haverá também regata de barcos à vela, sendo o primeiro prémio de 10\$000 réis (...)

Diamantino Dias, considerado por muitos como o “pai das regatas de moliceiros”, foi o responsável pela criação da regata que veio a estabelecer o percurso da Torreira até Aveiro. Colaborador da Comissão Municipal do Turismo de Aveiro desde os anos 50 até ao final da década de 90, percebeu a necessidade de dinamizar as atividades envolvendo os moliceiros, propondo a criação das Festas da Ria.

A primeira edição começou em S. Jacinto, junto ao cais da Pedra e terminou no Canal das Pirâmides na cidade de Aveiro, permitindo acompanhamento por água e estrada, essencial para fotógrafos e cineastas promoverem a Ria.

Nessa edição, além das regatas de moliceiros à vela, realizaram-se corridas de moliceiros à vara e à sirga, no canal das Pirâmides, na cidade de Aveiro, para além de regatas de outros tipos de embarcações, que atraíram milhares de pessoas que acabavam por assistir ao desfile de todos os Moliceiros participantes no Concurso dos Painéis.

O sucesso da primeira edição levou à alteração do percurso para a Torreira, onde na época ainda havia mais de uma centena e meia de barcos dedicados à apanha do molho. O novo trajeto manteve-se favorável para registos fotográficos e cinematográficos, essenciais para a promoção turística da região. As datas das regatas eram agendadas em função das marés, consultando a Tabela das Marés do Porto de Aveiro, para garantir que os barcos navegassem a favor da água.



Grande Regata dos Moliceiros, 2024 © IPDT

Os Concursos de Painéis de Moliceiros

Os concursos de painéis de moliceiros são outra vertente importante das celebrações náuticas na região de Aveiro, destacando o talento dos artistas locais que decoram as embarcações. Atualmente, realizam-se dois concursos anuais: um na Grande Regata dos Moliceiros da Região de Aveiro, integrada no programa Ria de Aveiro Weekend, em julho, e outro durante a regata do São Paio da Torreira, em setembro. Nestes concursos, um júri composto por elementos conhecedores da tradição local avalia a qualidade artística e a simbologia e o humor dos painéis, pontuando cada um. A soma das avaliações dos membros do júri determina os vencedores do concurso.

A tradição de repintar os painéis dos moliceiros é estimulada pelos concursos anuais, sendo muito frequente que, pelo menos de dois em dois anos, os proprietários o façam, de forma apresentar novos painéis nas regatas e nos concursos. Esta prática de constante atualização mantém os painéis sempre atuais, permitindo que registem e homenageiem pessoas, feitos e momentos históricos relevantes, reforçando a ideia de que os painéis dos moliceiros são autênticos “jornais da ria”.

A História dos Concursos de Painéis

Os concursos de painéis de moliceiros decorrem na região desde 1954, promovidos inicialmente pela Comissão Municipal de Turismo de Aveiro. Numa ata datada de 9 de novembro de 1953, consultada por Ana Maria Lopes (1997), verifica-se a transcrição:

“*Por proposta do vogal Sr. Capitão de Fragata Carlos Ferreira Pinto Basto Carreira, foi resolvida instituir um prémio pecuniário para um concurso de barcos moliceiros organizado com o intuito de estimular os proprietários dos barcos a conservar o costume de apresentar as proas e as popas com os respetivos painéis policromados.*

Uma outra ata de 5 de abril de 1954, mencionada por Clara Sarmento (2008), apresenta o resultado desse primeiro concurso:

“*Como já se tinha comunicado realizou-se o “Concurso de Barcos Moliceiros” cujos prémios foram atribuídos, por unanimidade, aos três primeiros que se apresentaram com as prôas mais sugestivas, e que foram classificados pela ordem seguinte: 1.º prémio, Esc: 500\$00, foi atribuído ao “moliceiro”, com as respectivas alfaias, inscrito sob o número 2, pertencente a Mestre Joaquim Raimundo, da Murtosa, que foi feito de propósito para este certame, com as legendas seguintes: Na prôa: - “Espera-me no campo”, e ainda um militar e Mocidade Portuguesa. Na ré: “Vendes o meu peixinho” e “Só quero tua rosa” (...).*

Ao longo dos anos, os concursos de painéis de moliceiros têm evoluído, adaptando-se às mudanças sociais e culturais da região, mas sempre mantendo viva a tradição e a criatividade associadas a esta arte popular. Estes eventos são um reflexo do espírito comunitário e da herança cultural da Ria de Aveiro, celebrando não apenas a beleza dos barcos, mas também a engenhosidade e o talento dos seus pintores.

Os concursos continuam a ser um incentivo significativo para a preservação e inovação dos painéis, assegurando que cada nova geração de moliceiros contribua para a riqueza e diversidade desta tradição única.

Outros eventos de referência

Além das regatas e dos concursos de painéis, outros eventos na região celebram a importância histórica e cultural do Barco Moliceiro. Um exemplo marcante é o Festival do Moliceiro, realizado no Cais das Folsas Novas, em Vagos, um local, carregado de simbolismo, por ter sido durante anos lugar de faina e dinamismo económico e social.

Desde 1984, o Festival do Moliceiro destaca-se pela realização de uma representação autêntica do desembarque do moliço da Ria, recriando um momento que fez parte do quotidiano da região durante séculos. Este evento, que acontece anualmente em julho, celebra através de atividades culturais recreativas e gastronómicas, o papel do moliceiro como símbolo vivo da identidade regional, sendo um festival chave para a valorização deste património.





Painel de azulejos da autoria de Cândido Teles, em Aveiro © IPDT

O moliceiro é a alma artística das águas da ria, inspirando lendas, músicas e as artes plásticas com sua beleza e história ribeirinha.

Com formas graciosas e cores vibrantes, transcende a sua função prática.

O Barco Moliceiro é uma peça central na identidade cultural da região de Aveiro, emergindo como um símbolo profundamente enraizado no imaginário coletivo.

Com as suas formas graciosas e cores vibrantes, transcende a sua função prática, tornando-se um elemento cultural que reflete a ligação emocional e afetiva das pessoas da região. Esta relação especial tem contribuído significativamente para a sua preservação e celebração ao longo dos anos.

A influência do moliceiro na cultura popular é vasta e profunda, aparece nas lendas e histórias orais que passam de geração em geração, inspirando obras literárias e musicais que celebram a sua beleza e a vida ribeirinha. Nas artes plásticas, o moliceiro é um tema recorrente, representado em pinturas, esculturas e até em artesanato, refletindo a admiração contínua e o respeito pela embarcação.

O Barco Moliceiro é um elemento cultural vital que inspira a criação artística e fortalece o sentimento de identidade e pertença na comunidade da Ria de Aveiro. A sua preservação e celebração não são apenas um tributo ao engenho e à arte dos seus construtores e pintores, mas também um reconhecimento do papel central que desempenha na cultura popular da região.

O moliceiro é mais do que um meio de transporte; é um elo entre o passado e o presente, um catalisador de criatividade e um guardião da identidade regional.

O barco moliceiro na literatura

Ao longo das décadas, a Ria de Aveiro e o barco moliceiro têm sido celebrados em numerosas obras literárias, destacando a sua importância e beleza.

Um exemplo notável é o excerto do livro “Os Pescadores” de Raúl Brandão (1923), que oferece uma descrição vívida da Ria de Aveiro:

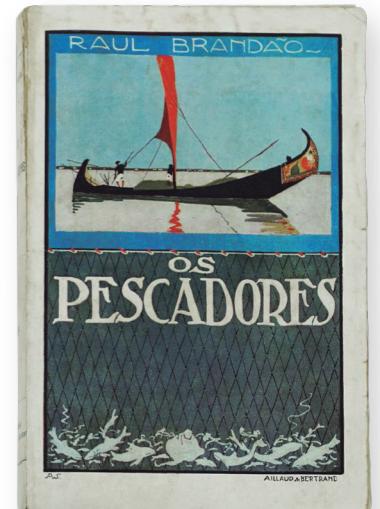
“A ria é um enorme pólipo com os braços estendidos pelo interior desde Ovar até Mira. (...) Ninguém aqui vem que não fique seduzido, e noutro país esta região seria um lugar de vilegiatura privilegiado. É um sítio para contemplativos e poetas: qualquer fio de água lhes chega e os encanta. (...) É a ria também sítio para os que querem descobrir novas terras à proa do seu barco (...).”

Este lindo barco serve para tudo. (...) Navega à vela pelo interior das terras, e estou em dizer que é capaz de escorregar por cima das ervas. Por último chega a servir de casa: tem um cubículo onde se dorme perfeitamente agasalhado. Não conheço outro mais artístico, mais leve, mais adequado às funções que exerce e à paisagem que o circunda. Esta manhã a ria está cheia deles que a cruzam em todos os sentidos, rapando-lhe infatigavelmente o fundo tapetado de cabelos verdes. Amontoam-nos, metem-nos na terra ou secam-nos no areal para o Inverno. Todo o horizonte está cheio de velas. Saem da cinza e da noite, saem do sol e dos buracos alagadiços, do lodo e das nuvens. (...)"

Além de Raúl Brandão, outros autores como José Saramago, no seu livro “Viagem a Portugal” (1992), também prestaram homenagem à Ria e ao moliceiro, descrevendo a região como um local de beleza sublime e tranquilidade, mas alertando para o provável fim dos barcos moliceiros:

“É um momento solene (...) a ria de Aveiro, quarenta quilómetros de costa, vinte quilómetros para o interior, terra firme e água rodeando, todas as formas que podem ter as ilhas, os istmos, as penínsulas, todas as cores que podem ter o rio e o mar. (...) Não há destinos definitivos, mas é verdade que os houve tão duradouros que só agora começa a ver-se-lhes o fim: é o caso do moliceiro e da apanha do molho.”

Poetas como Miguel Torga, Eugénio Beirão e Euclides Cavaco também dedicaram versos ao moliceiro, destacando a sua beleza e importância cultural.



O Barco Moliceiro serviu também de inspiração a várias publicações de livros infantis, como por exemplo: "O Moliceiro da Ria – realidade e Fantasia"; "Ramiro e o Moliceiro (entre a Ria e o Palheiro)"; "Moliceirinho Sabichão".

O barco moliceiro na música

A música é outro meio pelo qual o barco moliceiro tem sido celebrado e imortalizado. Várias canções e fados fazem referência ao moliceiro, destacando o seu papel na cultura e na vida quotidiana da região.

Fado Moliceiro: interpretado por Carlos do Carmo, com letra de Ary dos Santos e música de Carlos Paredes:

*Morro de amor pelas águas da ria
Esta espuma de dor eu não sabia
Sou moliceiro do teu lodo fecundo
Sou a ria de Aveiro, o sal do mundo*

*Vara comprida
Tamanho da vida
Braço de mar
A lavrar, a lavrar*

*Morro de amor nesta rede que teço
E é no sal do suor que eu aconteço
Para além da salina,
O horizonte me ensina
Que há muito mar,
Muito mar pra lavrar,
pra lavrar*

Canção do Moliceiro: exalta a beleza deste barco e a relação íntima dos habitantes de Aveiro com a sua ria:

*I
Meia-noite ria abaixo
Lá vai lesto o moliceiro
Vai retratando nas águas
As saudades do barqueiro*

*II
Nas noites em que há luar
Quando passas moliceiro
És das coisas mais bonitas
Que tem a ria de Aveiro*

*REFRÃO
Ai, ai, ai, lindo moliceiro
Deixa-me ir contigo à ria de Aveiro
À ria D'Aveiro à ria sem par
Lindo moliceiro que andas a vogar
Que andas a vogar na ria d'Aveiro
Deixa-me ir contigo, lindo moliceiro*

O barco moliceiro nas artes plásticas

O barco moliceiro tem sido uma fonte de inspiração para inúmeras obras de arte ao longo dos anos. Nas artes plásticas, aparece em pinturas, tapeçarias, esculturas e azulejos. Artistas como Cândido Teles, Martinho Marinheiro, José de Oliveira e Marques da Silva têm representado o moliceiro nas suas obras, destacando a sua forma elegante e os painéis decorativos.

Além das artes plásticas, o moliceiro é também uma figura central no artesanato local. Réplicas de moliceiros em miniatura, feitas por artesãos como Américo Baptista e António Simões, são populares entre residentes e turistas. Estas peças são feitas com grande atenção aos detalhes, preservando as características distintivas dos barcos originais.

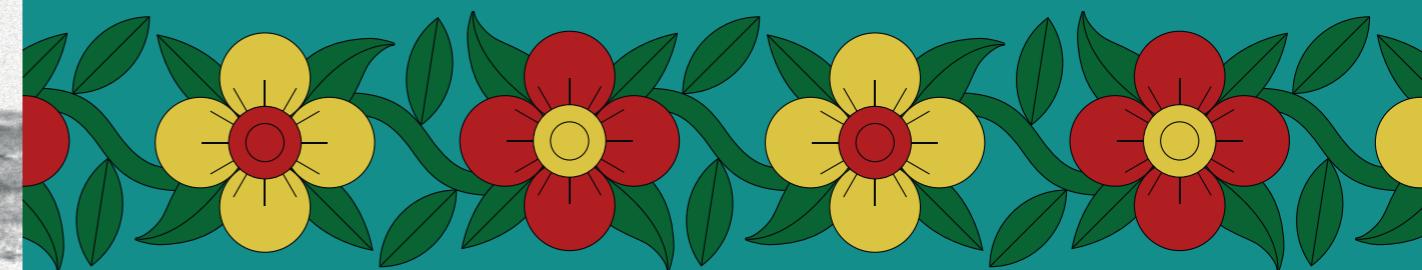
Também elemento de inspiração na decoração da Calçada à Portuguesa, o Barco Moliceiro transcende a sua função original de embarcação de trabalho, tornando-se um ícone cultural e artístico da Ria de Aveiro. Através da literatura, da música e das artes plásticas e artesanato, o moliceiro continua a inspirar e a ser celebrado, perpetuando a herança cultural da região.



Pintura "Moliceiros no Cais", 2019 © Autoria de Martinho Marinheiro



Pai e filho no castelo da proa do Barco Moliceiro © cedida por CM Ovar



**A arte da carpintaria
naval associada ao
Barco Moliceiro é uma
competência transmitida
de geração em geração.**

Esta arte não só representa um importante legado cultural, mas também um conhecimento técnico específico que corre o risco de desaparecer devido à falta de novos aprendizes e ao envelhecimento dos mestres atuais.

128

Candidatura do Barco Moliceiro à Lista do Património Cultural Imaterial da Humanidade que Necessita de Salvaguarda Urgente da UNESCO

A candidatura, promovida pela Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA), com o apoio dos seus 11 municípios, surge como uma necessidade justificada e baseada em diversos motivos fundamentais que destacam a importância de preservar e valorizar esta manifestação cultural.

A arte da carpintaria naval associada ao Barco Moliceiro é uma competência transmitida de geração em geração, incorporando técnicas tradicionais que têm sido mantidas e aperfeiçoadas ao longo dos anos.

Esta arte não só representa um importante legado cultural, mas também um conhecimento técnico específico que corre o risco de desaparecer devido à falta de novos aprendizes e ao envelhecimento dos mestres atuais.

Atualmente, existem apenas cinco mestres construtores ativos, a maioria com idade avançada, e apenas um mestre pintor de painéis em atividade contínua, motivos que colocam em causa a continuidade da construção e decoração de Barcos Moliceiros enfrenta vários desafios.

A inscrição do Barco Moliceiro e da Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro na Lista do Património Cultural Imaterial da Humanidade que Necessita de Salvaguarda Urgente da UNESCO trará um reconhecimento internacional que pode mobilizar recursos e esforços adicionais para a sua preservação.

Este reconhecimento pode ajudar a garantir que as tradições associadas ao Barco Moliceiro sejam mantidas vivas, incentivando a transmissão do saber-fazer para as novas gerações e promovendo uma maior conscientização sobre a importância deste património cultural.

A candidatura do Barco Moliceiro e da Arte da Carpintaria Naval à UNESCO não é apenas uma formalidade, mas uma ação crucial para a preservação de um elemento vital da identidade cultural da Região de Aveiro. Esta candidatura visa assegurar que o conhecimento e a tradição associados ao Barco Moliceiro sejam reconhecidos, protegidos e transmitidos para as futuras gerações, contribuindo para a sustentabilidade cultural e patrimonial da região.

O primeiro passo neste processo foi a inscrição do “Barco Moliceiro: Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro” no Inventário Nacional do Património Cultural Imaterial, como medida de salvaguarda urgente. O processo iniciou-se em setembro de 2021 e o dossier foi submetido para avaliação em março de 2022.

A decisão final, que confirmou a inscrição, foi publicada em Diário da República a 15 de dezembro de 2022.

Com a inscrição nacional assegurada, avançou-se para a etapa seguinte: a submissão do dossier de candidatura à Comissão Nacional da UNESCO, em março de 2023. Após um rigoroso processo de avaliação por este organismo, a candidatura, promovida pela Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro, foi aceite e oficializada junto da UNESCO em março de 2024. A decisão final sobre a classificação na Lista do Património Cultural Imaterial da Humanidade que Necessita de Salvaguarda Urgente da UNESCO é conhecida no final de 2025, após um novo ciclo de avaliação.

Em paralelo a este trabalho, a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro está a implementar o seu Plano Estratégico de Salvaguarda 2022-2032, que delinea cinco Eixos de Atuação Estratégica. Estes eixos são a base para promover ações em parceria com os municípios, entidades parceiras regionais e a comunidade, visando a preservação e valorização do património cultural associado ao Barco Moliceiro.

129

Eixo 1. Documentação, valorização das pessoas e transmissão do saber-fazer

Documentação detalhada dos conhecimentos e práticas relacionadas com a construção dos barcos moliceiros. Valorizar os mestres construtores e pintores, reconhecendo e preservando o seu saber-fazer através de registos audiovisuais, escritos e fotográficos. A transmissão deste conhecimento às novas gerações é também uma prioridade, garantindo a continuidade desta tradição secular.

Eixo 2. Sensibilização e comunicação junto da comunidade escolar

Aproximar a comunidade escolar da cultura do Barco Moliceiro. Através de programas educativos, visitas escolares e workshops, pretende-se sensibilizar os jovens para a importância desta herança cultural, incentivando o respeito e interesse pela carpintaria naval tradicional e pela história da Ria de Aveiro.

Eixo 3. Comunicação, vivulação do património e organização de eventos

Focado na promoção e divulgação do património cultural do Barco Moliceiro, este eixo envolve a organização de eventos culturais, exposições e campanhas de comunicação. A intenção é aumentar a visibilidade e reconhecimento do Barco Moliceiro, tanto a nível nacional como internacional, realçando a sua importância como símbolo cultural da região.

Eixo 4. Proteção, valorização patrimonial e colaborações

Proteger e valorizar o património material e imaterial associado ao Barco Moliceiro. Envolve a criação de parcerias com instituições locais, nacionais e internacionais para desenvolver projetos que assegurem a preservação dos estaleiros tradicionais e das técnicas de construção naval, bem como a promoção de iniciativas de valorização deste património.

Eixo 5. Dinamização e gestão da atividade turística

Potenciar o turismo cultural e sustentável, este eixo visa a criação de produtos turísticos que valorizem o Barco Moliceiro e a Ria de Aveiro, que permitam aos visitantes experienciar a cultura e a tradição da região, contribuindo simultaneamente para a economia local.

Entre as ações desenvolvidas, destacam-se a criação do Curso de Formação Profissional em Construção Naval Tradicional, que teve a primeira edição em 2023; a inauguração do Centro Interpretativo do Estaleiro-Museu do Monte Branco, na Torreira, um espaço dedicado à história da carpintaria naval e ao Barco Moliceiro; a criação de uma nova regata de moliceiros durante o evento “Mercado Tradicional”, realizado no Cais do Bico, na Murtosa que incentiva os proprietários a manterem as suas embarcações; e a disponibilização de apoio técnico e documental, por parte do Município da Murtosa, ao particulares e instituições locais, na instrução do licenciamento, junto da DGRM, de construção de novos barcos moliceiros tradicionais.



NOTAS FINAIS



Ao longo destas páginas, explorámos a herança cultural que envolve o Barco Moliceiro e a Arte da Carpintaria Naval da Região de Aveiro. Este não é apenas um barco; é um símbolo vivo da tradição, engenho e paixão que definem a identidade cultural da nossa região. Cada linha, cada pincelada, e cada história contada ao redor do moliceiro refletem o amor e o respeito que as pessoas desta terra têm pelo seu património.

O Barco Moliceiro é um testemunho flutuante da criatividade e da resiliência de uma comunidade. Além da beleza estética e do reconhecimento cultural, o Barco Moliceiro é um elo vital que une gerações, criando um tecido social e cultural único na nossa região. É através deste elo que encontramos um senso de pertença e uma identidade partilhada, que nos liga não só ao nosso passado, mas também uns aos outros no presente, e nos projeta para o futuro.

A candidatura à UNESCO representa um passo significativo para garantir que esta tradição continue viva. Não se trata apenas de preservar um objeto, mas de proteger e valorizar um legado imaterial que é fundamental para a nossa identidade cultural. Este esforço conjunto celebra a nossa herança e promete que estas tradições continuarão a inspirar e educar futuras gerações.

As iniciativas e estratégias delineadas ao longo do Plano Estratégico de Salvaguarda

da são um testemunho do compromisso coletivo em manter viva esta arte. Desde a formação de novos artesãos até à criação de eventos que celebram e promovem o moliceiro, cada ação é um passo em direção a um futuro onde esta herança cultural é não só preservada, mas também floresce.

Que a leitura deste livro seja um convite à reflexão e à ação; que seja um catalisador para a continuidade da tradição, e uma celebração do espírito indomável da nossa comunidade.

Em última análise, o mais importante é que o Barco Moliceiro permaneça um farol de criatividade, tradição e comunidade, navegando não apenas nas águas da Ria de Aveiro, mas também no imaginário coletivo de todos nós.

Que o espírito do moliceiro permaneça vivo e vibrante, inspirando-nos.

BIBLIOGRAFIA



© David Goddard - fotografia cedida pela Câmara Municipal de Ílhavo

- ALMEIDA, Arménio (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 22 de novembro 2021, Estarreja.
- ALMEIDA, Etelvina Resende (2018), Construção Naval Tradicional no município de Estarreja -Que futuro?, In Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja n.º 12, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.
- ALMEIDA, Etelvina Resende (2020) A embarcação tradicional como artefacto e o homem como artesão: o mestre construtor naval da Ria de Aveiro, In Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja n.º 14, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.
- ALMEIDA, Etelvina Resende (2021), investigadora, entrevista concedida à equipa de investigação, a 24 de novembro 2021, Aveiro.
- ALMEIDA, Etelvina Resende (2021), José de Oliveira, o Homem e a Obra: o Pintor da Dia, In Terras de Antuã: Histórias e memórias do concelho de Estarreja n.º 15, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.
- AMADOR, Felisberto (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 22 de novembro 2021, Estarreja.
- BRANDÃO, Raul (1923), Os Pescadores, Mem Martins, Publicações Europa-América.
- BRY, Michael (2007), Moliceiro: registo de um passado recente, Porto, Fólio.
- CASTRO, Domingo José de (1943-1945), Estudos Etnográficos – Aveiro, Tomo I – Moliceiros, Tomo II – Pescadores, Tomo III – Lavradores, Tomo IV – Marnotos e Embarcações Fluviais, Tomo V (1.ª parte) – Indústrias Populares, Feiras e Mercados, Tomo V (2.ª parte) – Feiras e Mercados, Porto, Instituto para a Alta Cultura, Centro de Estudos de Arte e Museologia.
- CHAVES, Luís (1945), A Decoração dos Nossos Barcos (Notas de Etnografia), Brotéria, vol. XLI.
- CHAVES, Luís (1958), Os transportes populares em Portugal: carros e barcos, Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho, Lisboa.
- CHAVES, Luís (1968), Maré Viva de Sugestões: Uma sugestão de Arte Popular. Aveiro. Coimbra editora.
- CHAVES, Maria Adelaide Godinho Arala (2012), Da ria e da terra: A cale de Ovar, Porto, Edições Afrontamento.
- CIRNE, José Gуро e (2012), Memórias do quotidiano: Os painéis dos moliceiros, Coimbra, Universidade de Coimbra, Dissertação de mestrado.

- DIAS, Diamantino (1971), Moliceiros, Aveiro, Comissão Municipal de Turismo de Aveiro.
- DIAS, Diamantino (2021), investigador, entrevista concedida à equipa de investigação, a 24 de novembro 2021, Aveiro.
- ESTEVES, António (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 22 de novembro 2021, Estarreja.
- FIGUEIREDO, Sérgio Paulo Silva (2014), Burro de carga, Estarreja, Câmara Municipal Estarreja.
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1958), “A Arte da Construção no Estudo das Tradições Navais”, *Studium Generale*, vol. V, 1958, pp. 203-15.
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1961) Rumo: Palavra-Chave da Arte da Construção Naval, *Revista de Guimarães*, vol. LXXI.
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1975), Comentários técnicos da tese do moçarabismo náutico, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha.
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1982), Navegação à Vela: Barcos à Vela dos Rios Portugueses, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXII.
- FONSECA, Senos da (2011), Embarcações que tiveram berço na laguna: arquitectura naval lagunar, Porto, Papiru Editora.
- FONSECA, Senos da (2015), Embarcações lagunares : bateiras & artes: arquitectura naval lagunar, Aveiro, Papiru.
- FONSECA, Senos da (2020), ÍLHAVA – a bateira lagunar com que os “ilhos” fizeram história – volume 1, Ilhavo, Coleção Farol.
- FONSECA, Senos da (2020), O Moliceiro – volume V, Ilhavo, Senos da Fonseca Edições.
- FONSECA, Senos da (2021), investigador, entrevista concedida à equipa de investigação, a 25 de novembro 2021, Ilhavo.
- GUIMARÃES, Daniel Tércio Ramos (1983), A Decoração do Moliceiro, *Boletim Municipal de Aveiro*, n.º 2.
- GUIMARÃES, Daniel Tércio Ramos (1986), Sinais flutuantes: um estudo de etnologia naval na Ria de Aveiro, in *Boletim municipal de Aveiro*, n.º 8, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.
- LARANJEIRA, Eduardo Lamy (1989), A Ria de Aveiro: Barcos e Artes de Pesca, Aveiro, Portucel.
- LEITÃO, António Nascimento (1944), Aveiro e a sua Laguna: vistos através do mundo, Lisboa, Sá da Costa.
- LEITE, Andreia Vidal (2004), Estaleiros e Embarcações: A Salvaguarda do Património, Lisboa, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Dissertação de Mestrado.
- LEMOS, Américo Vieira de (1933), O molijo da Ria de Aveiro. Coimbra, Separata da Revista da Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra, VOL III, n.º4.
- LEMOS, João (1996), A Ria de Aveiro: Um Olhar de Resvés, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.
- LEMOS, João Pereira (2010), O moliceiro sabichão, Ameise Editora.
- MONIZ, Egas (1950), A nossa casa, Lisboa, Paulino Ferreira, Filhos, Lda.
- NOBRE, Augusto; AFREIXO, Jaime; MACEDO, José de (1915) A ria de Aveiro: relatório do regulamento da ria de 28 de Dezembro de 1912, Lisboa, Imprensa Nacional.
- NUNES, António Ferreira (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 25 de novembro 2021, Murtosa.
- OLIVEIRA, Américo; SILVA, Filomeno (2009), Estarreja e Murtosa nas memórias paroquiais de 1758, Estarreja, Fundação Solheiro Madureira.
- OLIVEIRA, Henrique (1967), Relatório do Inquérito Linguístico realizado na Gafanha do Carmo, Aveiro.
- OLIVEIRA, José Manuel (2019), Memórias: 30 anos a pintar a Ria, Murtosa, Câmara Municipal da Murtosa.
- OLIVEIRA, José Manuel (2021), pintor de moliceiros, entrevista concedida à equipa de investigação, a 29 de novembro 2021, Murtosa.
- OLIVIO, Tito (1998), A lenda do moliceiro, Faro: AJEA - Associação dos Jornalistas e Escritores do Algarve,
- PACHECO, Hélder (1980), Pinturas dos barcos da ria: um elemento importante da personalidade cultural da região de Aveiro, in *Patrimónios – boletim da ADERAV*, n.º 2 (Maio/Junho), pp: 11-17.
- PEREIRA, Jorge Miguel (2013), Pesca Tradicional na Laguna de Aveiro: Cais, Embarcações e Artes, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Relatório de Estágio.
- RENDEIRO, José Maria (2021), antigo moliceiro, entrevista concedida à equipa de investigação, a 18 de novembro 2021, Murtosa.
- RITO, José (2021), mestre construtor e antigo moliceiro, entrevista concedida à equipa de investigação, a 29 de novembro 2021, Murtosa.
- RIVALS, Claude (1988), Peintures des moliceiros d'Aveiro (Portugal) : culture et arts populaires. In: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 59, fascicule 2-3, Portugal. pp. 247-272.

- ROBAINA, M., MARTINS, F., FIGUEIREDO, E., & ALBUQUERQUE, H. (2011), Nunca mais voltas ao Cais? Percepções sociais e políticas sobre os Cais da Ria de Aveiro, In Actas da Jornadas da Ria de Aveiro 2011, 2-4 Mai.2011.
- SARMENTO, Clara (2000), Quadros flutuantes: os moliceiros da Ria de Aveiro, 2.^a edição, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.
- SARMENTO, Clara (2008), Cultura popular portuguesa: práticas, discursos e representações, Porto, Edições Afrontamento.
- SILVA, António Marques (2007), O Barco Moliceiro: construção e aparelho, Lisboa, Museu de Marinha.
- SILVA, António Marques da; LOPES, Ana Maria; GARRIDO, Álvaro (2011), Bateiras da ria de Aveiro: memórias e modelos, Ílhavo, Câmara Municipal de Ílhavo | Museu Marítimo de Ílhavo.
- SILVA, Marco (2021), mestre construtor, entrevista concedida à equipa de investigação, a 29 de novembro 2021, Murtosa.
- SILVA, Sérgio Paulo (2013), Memórias da Construção Naval, in Terras de Antuã: História e Memória do Concelho de Estarreja n.º7, Estarreja, Câmara Municipal de Estarreja.
- SILVA, Sérgio Paulo (2014), Espreita aqui, Estarreja, Câmara Municipal Estarreja.
- SOUTO, Alberto (1923). Origens da ria de Aveiro, Aveiro, Livraria João Vieira da Cunha Editora.
- VILAR, Jaime (1983), Barco moliceiro: que futuro?, Murtosa, Jornal Gente da Ria.
- VILAR, Jaime (1990), nota introdutória in IV Semana Cultural do Moliceiro, Estarreja, Câmara Municipal Estarreja.
- VILAR, Jaime (1995), Barco Moliceiro: que futuro?, Murtosa, Câmara Municipal da Murtosa.

