

PÓVOA DE VARZIM

BOLETIM CULTURAL



VOL. IV

1965

N.º 1

EDIÇÃO
DA
CÂMARA MUNICIPAL

presente os exemplos de armações dos barcos orientais que permitiram a Pougade estruturar a sua tese, duas posições se nos oferecem: a adopção dum critério poligenista, aceitando a existência duma outra zona (atlântica) onde a vela de pendão «também» teria sido inventada — o que nos levaria a pressupor que os pòveiros teriam sofrido influência do norte através das relações com biscainhos e galegos —; ou a defesa dum monogenismo do tipo «ex oriente lux», o que não excluiria a possibilidade de, com a lição do *pano latino* [ou mesmo das *velas de pendão* dos barcos supostos descendentes directos dos espécimes árabes da família do *balam* ⁽¹⁵⁵⁾] passada da Península para o norte, aí ter sido criada a *vela de pendão bretã*, que, por processo de retorno, mais ou menos tardiamente, viria a tomar conta de todo o noroeste peninsular, com extensão para o sul do Douro. As pareenças da chamada *mezena bretã* com a vela que, pelo menos nos nossos dias, caracteriza o *barco pòveiro*, torna-se mais flagrante se estendermos a comparação a certas outras *velas de pendão*, do Norte, como a do barco de pesca do Cabo Stadt ⁽¹⁵⁶⁾ [nomeadamente quanto a proporções, *entralhes* e cabos, a pesar de alguns panos *bretões* se apresentarem excessivamente altos ⁽¹⁵⁷⁾, e ao que me pareceu constituírem variantes dos *entralhes* (em especial, os sistemas de fixar ao *pano* a *amura* e a *escota*) na armação do nosso barco ⁽¹⁵⁸⁾].

⁽¹⁵⁵⁾ Fig. 518 da ob. cit. de B. Landström, pág. 214. Ver adiante o que se diz acerca destes barcos. A sua armação é de *velas de pendão de amurar ao mastro* com proporções que variam desde as velas mais altas que largas, como as dos *moliceiros*, até às exageradamente largas e baixas, como as das *barcas serranas*. Essas armações tanto poderiam ser «acrescentadas» aos cascos como argumento a favor dum fenómeno de heterogeneidade — o *carocho*, do rio Minho, tem um desses *pendões* largos e baixos, ao mesmo tempo que constitui modelo de barco — o casco — representativo da técnica de construção naval germânica — cfr., do autor, «Barcos», págs. 356 a 360; quanto com estes nos documentariam a dominante de origem ou introdução árabe?

⁽¹⁵⁶⁾ Noruega, 1873, cfr. grav. 5 do vol. I da ob. cit. do A. Pâris.

⁽¹⁵⁷⁾ Comparar, por exemplo, os do *chasse-marée*, fig. 426, pág. 184 da ob. cit. de B. Landström, com os doutro barco também denominado «*chasse-marée*», representado a págs. 210 da mesma obra, na fig. 495.

⁽¹⁵⁸⁾ Completando o texto de pág. 85 e nota n.º 25, direi que do sistema da fig. 17 encontrei qualquer coisa de semelhante nas Cachinas; e além do dos modelos do Museu da Póvoa — abertura de ilhós reforçados, para as *amuras* — há um outro, mais simples, em que a *amura* e a *escota* são cozidas à vela com fio grosso. Quanto aos *entralhes* também varia a disposição e extensão da *tralha do sotavento*... e a nomenclatura:

Cachinas	inf. C. Quilores	inf. T. Cavalheira
<i>cabo da berga</i> <i>cabo da esteira</i> <i>tralha do sotavento</i> <i>ilhões</i>	<i>estralheira</i> <i>estralheira</i> <i>passadeira</i> <i>garrunchos</i>	<i>passadeira</i> <i>passadeira de baixo</i> <i>tralha dos inhões</i>



Fig. 67—Pescadores consertando as redes (as malhas destas fecham em losango ao baixo). (Repr. da ob. cit. de Bertino Daciano).

Redes — Independentemente dos tipos, a sua factura corresponde ao sistema mediterrânico: caracteriza-se pelo pormenor de a malha fechar em losango ao baixo ⁽¹⁵⁹⁾.

Não trouxe para a discussão a existência dos *rizes* e sua provável origem escandinava (J. Merrien, «La Grande Hist. des Bateaux», pág. 144) ou nórdica (B. Landström, ob. cit. págs. 66 e segs., 73 e 159), por que o sistema sofreu expansão considerável a ponto de estar perfeitamente generalizado; isso, e as particularidades de no *barco pòveiro* terem de fazer variar a inclinação do *mastro*, para *rizar*, donde o aparecimento das *galotas* e *malhetes*, como lógico processo de fixação variável, prenunciado no barco de Kalmar (meados do séc. VIII, cfr. B. Landström, ob. cit., págs. 74/75, figs. 190 e 191), e da inclinação para trás, do *mastro*, particularidades essas que caracterizam certa expressão atlântica das *velas de pendão*.

⁽¹⁵⁹⁾ Diferença apresentada pelo Dr. Albert Percier na sua comunicação ao II Colóquio de Matosinhos, «Chaluts Atlantiques et Méditerranéens — conception e évolution», cujo cablimento no presente caso me foi anávelmente confirmada pelo Autor.

Do que fica exposto poderia adivinhar-se um certo pendor para os factores de filiação mediterrânicos. Mesmo contrariando «fixações» de carácter predominantemente afectivo (ou romântico) não repugna ver uma população com 30% de sangue nórdico⁽¹⁶⁰⁾ adoptar um barco mediterrânico⁽¹⁶¹⁾; sem invocarmos a «doutrinação dos Genovezes»⁽¹⁶¹⁾, para explicar a nascença duma industria de construção naval tão particular, basta pensar que o fomento das pescas, na Idade Média, deve ter-se verificado só a partir do reinado de D. Sancho I⁽¹⁶²⁾; a predominância da pesca dar-se-ia só após a constituição das «póvoas», sobrelevando-se, até, para o caso da Póvoa de Varzim, a importância do comércio marítimo, conforme transparece do foral de D. Diniz, onde o próprio pescado entra na categoria de «merchancia»⁽¹⁶³⁾. Essa provável inexistência de colmeias piscatórias «fechadas», facilitaria a adopção dum barco proveniente duma área cultural «diferente», tanto mais que as diferenças cronológicas (da introdução do barco e da evolução do povoamento) admitiriam ajustamentos de tal género. Mas não nos entusiasmemos, também, demasiado apressadamente: quer o modelo conjectural do batel de Sidon, quer a fotografia dos

⁽¹⁶⁰⁾ Fonseca Cardoso, ob. cit. pág. 537. Aliás é variável a composição rácica dos habitantes das várias colmeias que adoptaram o barco (ver, por ex. a nota n.º 101).

⁽¹⁶¹⁾ A. Sampaio, ob. cit., págs. 290, 301, 315. Hipótese apresentada como alternativa; entretanto, na mesma obra, a pág. 382 pode ler-se: «A vinda dos Genovezes deixa-nos suspeitar que seria ignorada a arte de aparelhar vasos de guerra, posto que dos outros já houvesse construções no Douro, como se expôz anteriormente. Elles vieram certamente ensinar a armação por inteiro dos primeiros e o aperfeiçoamento dos segundos».

⁽¹⁶²⁾ A. Sampaio, ob. cit., pág. 325 (ref. à foz do Ave: doc. do séc. X comprovativa da existência de salinas e do exercício duma incipiente indústria de pesca em Vila do Conde — ob. cit. pág. 328); M. Silva, ob. cit. pág. 165; A. Athayde, ob. cit. pág. 287.

⁽¹⁶³⁾ Foral transcrito no estudo de A. Sampaio, «A Bajlya da Poboia Noua de Varzim», reprod. in Boletim Cultural da Póvoa de Varzim, n.º 1 do vol. III (1964). É curioso que tendo o ref. A. posto em evidência a passagem do diploma de D. Diniz que caracteriza inequivocamente a função comercial do porto de mar («E mando que todolos pobradores... que trouxerem barcas ou bayxees que seiam con pan ou con vio ou con sal ou con ssardhias e descarregarem no porto... dem A mjm... de cada barca ou de cada bayxel sete soldos... se hy ueerem outras barcas ou bayxees tambem dos vezios como de ffora parte con outras merchandias darem a mjm... os meus direitos...»), ob. cit., pág. 105) e transferido para a posterior fixação local dos pescadores com-paroquianos (freguesia argivalense) a hipótese da origem da especialização ou «criação da maior pescaria da costa portuguesa», isso não obsta a que, incompreensivelmente, apareçam referências deste outro teor: «Pode estabelecer-se o principio de que a pesca na enseada da Póvoa de Varzim, tendo-se desenvolvido o bastante para se considerar privativa de uma classe, salvo aquelas excepções praticadas pela gente da lavoura, já era notável quando D. Diniz largou mão do seu requengo de Varzim de Jusão...»¹¹¹ (M. Silva, «A evolução dum Municipio», in Boletim Cultural da Póvoa de Varzim, n.º 1 do vol. I (1958), pág. 25.

barcos actuais de Creta, a pesar de poderem reflectir um *tonus* mediterrânico, persistente na própria evolução das formas, constituem escassa documentação disponível, obrigando-nos a cuidados extrêmos. De resto, presentimos como hipótese viável a consideração, em separado, do casco e armação⁽¹⁶⁴⁾ — chegados em épocas diferentes, de distintas origens, até.

Reparo oportuno faria quem, nesta altura, lembrasse a aparente contradição entre o factor organização territorial costeira + fomento das pescas [argumento que permitiu propor uma introdução relativamente tardia do *barco poveiro* (post-Reconquista Cristã)] e a importância da herança árabe⁽¹⁶⁵⁾, constituída presumivelmente pelos efectivos navais determinantes da zona de Entre-Douro-e-Tejo⁽¹⁶⁶⁾. O problema situar-se-ia, não tanto na equiparação de modelos — aliás não sobreponíveis, quer no plano formal, quer no tecnológico (107 e 108) — quanto na consideração do mesmo agente difusor para barcos de famílias diferentes, respondendo à variação das características geográficas, dos sistemas necessariamente diferentes das pescas a realizar, do reforço que a tal adaptação ao factor geográfico trariam as modificações da História: por um lado, os barcos da zona central do País, representativos do território dominado, em cujas praias de extensos areais se exercia (e ainda exerce) a pesca, por meio das antigas artes de arrasto para terra; e por outro, os de uma zona costeira agreste, para mais, flagelada pela pirataria, depois de perdido o precário domínio em terra, marcando hegemonia naval dos árabes⁽¹⁶⁷⁾. Ser-lhes-ia

⁽¹⁶⁴⁾ «... il n'y a aucun rapport entre la voilure et la coque d'un bateau...» (o A. refere-se aos barcos tradicionais) J. Poujade, ob. cit., pág. 172.

⁽¹⁶⁵⁾ Jaime Cortesão, «Moçarabismo Náutico», «Os Descobrimentos Portugueses», ed. Editora Arcádia, vol. I, págs. 136, 143 a 148, 161 a 163; Dr.ª Rosalina Cunha, «Subsídios para o estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia», in «Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, tomo XX — 2.ª série, n.º 1, 1954, págs. 54, 56, 63 a 65.

⁽¹⁶⁶⁾ Cfr., do autor, «Barcos», págs. 370 a 391, e «Entre Normandos e árabes, nas margens do Douro», sep. do vol. X, n.º I, 1963 de «Studium Generale», págs. 18 a 22, 25 a 41 e 43 a 46.

⁽¹⁶⁷⁾ «Resumiremos num curto apanhamento as importantes informações que a Historia Compostelana nos transmitiu em dois capitulos do Primeiro e Segundo Livro. No ano de 1115, diz um dos seus autores, que os «Hispanenses, Saltenses, Castellenses, Salvienses, Lisbonenses» e os demais sarracenos que habitavam as proximidades do mar, de Sevilha a Coimbra, costumavam vir em embarcações, construídas de propósito, devastar as costas desde Coimbra até aos Pirineus, a saber Portugalia...; especialmente atacavam o litoral da provincia de S. Tiago; nas ilhas que lhe estão adjacentes, levantavam tendas, descansavam e reparavam os navios; isto mesmo faziam nos outros pontos de fácil acesso. Narração idêntica lê-se, bastante condensada, no ano de 1120... Os assaltos tinham lugar todos os anos, entre o meado da primavera e o meado do outono; então os lavradores do litoral abandonavam as casas e escondiam-se em tocas (speluncis) com o que podiam