

ESTALEIROS NAVAIS ARTESANAIS DE MADEIRA NO NORTE DE PORTUGAL

SOBREVIVÊNCIA OU RECONVERSÃO

João Baptista



Estaleiros Navais
Samuel e Filhos Lda.
Construção da replica
de caravela das desco-
bertas Vera Cruz
Fotografado em 1999

Percorrendo o litoral norte de Portugal confinado a sul pelo rio Douro e a Norte pelo rio Minho, em cerca de 80 km de costa se fizermos um percurso ribeirinho pela borda mar, é ainda possível seguir o percurso das antigas comunidades humanas que fizeram da água o seu modo de vida, trabalhando como embarcadiços, moços de bordo, marinheiros, pilotos, pescadores, salineiros, sargaceiros, redeiros, cesteiros, artesãos, varinas, rematadeiras rendilheiras, comerciantes, pintores, calafates, carpinteiros, construtores navais, antigos estaleiros navais, etc. etc.

É em busca destes últimos que demandamos esta viagem.

Esta é uma viagem rápida, cheia de recordações e de nostalgia. Lembro-me nos meus tempos de rapaz, me perder tarde dentro, pelos estaleiros da "Vila"⁽¹⁾, dias seguidos a ver surgir, de um monte de tábuas, os barcos que me faziam companhia nas minhas aventuras imaginadas...

A construção naval de embarcações destinadas à pesca de pequena/média dimensão, foi desde sempre pertença quase em exclusivo dos estaleiros navais de madeira.

... "Portugal, dentro dos países desenvolvidos é talvez o último que conserva um sector de construção naval em madeira bastante activo, ocupando o primeiro lugar no âmbito das embarcações de pesca, seja em número de estaleiros e sua implantação ao longo da costa, seja em número de embarcações construídas na última década (1986 - 1996)⁽²⁾" ...

... "Até 31 de Dezembro de 1991, a frota de pesca no continente com comprimento de fora a fora igual ou superior a 7 metros registada, era de 2788 embarcações, e destas 2599 eram construídas em madeira, ou seja 93,22% do total da frota, o que nos dá uma ideia da importância dos estaleiros de construção naval em madeira pelo menos no domínio da reparação e, eventualmente da modificação das embarcações"

En parcourant le litoral nord du Portugal limitrophe au Sud avec le fleuve Douro et au Nord avec le fleuve Minho, avec environ 80 km si nous faisons le trajet tout le long de la côte, aux bords de la mer, il est encore possible de faire le parcours des anciennes communautés qui ont fait de l'eau leur mode de vie.

Il s'agit d'un voyage rapide, plein de souvenirs et de nostalgie. Je me rappelle dans mon enfance de m'égarer, l'après-midi, dans les chantiers de la "Vila", jour après jour et d'y voir jaillir, d'une montagne, des planches en bois, les bateaux qui me tenaient compagnie dans mes aventures imaginaires...

1 Nome dado a Vila Do Conde pelos vizinhos Poveiros.

2. Relatório Preliminar do grupo de Trabalho "Estaleiros Navais A Construção de Navios de Pesca" constituído ao abrigo do despacho conjunto subscrito pelos: Secretário de Estado das Pescas e Secretário de Estado da Industria e Energia, em Fevereiro de 1997.

3. "Estudo Prospectivo da Industria de Construção Naval em Madeira", elaborado pela Associação das Industrias Navais em 1993.

Destas, estão registadas nos portos de Caminha a Esposende 197, Póvoa de Varzim e Vila do Conde 186, e por ultimo Leixões e Douro 151, num total de 634 embarcações⁽³⁾.

Nos dias de hoje o panorama é diferente, e, pese embora, os relatórios elaborados à data, 1993 e 1997, apontarem a reparação / modificação, manutenção da frota de pesca existente, como mercados potenciadores da manutenção e rentabilização dos estaleiros existentes em actividade, a realidade é que desde essas datas até ao presente muitos já encerraram portas.

Quando se fala de estaleiros de construção naval em madeira no norte de Portugal, vem logo à memória Vila do Conde., ainda o centro por excelência da construção naval em madeira, cujas origens se perdem nas brumas dos tempos...

No entanto, no sentido de dar uma visão que abranja todos, se outra coisa não se conseguir, fica pelo menos o registo dos que existem no momento, em actividade e as zonas de sua implantação no norte de Portugal.

OS ESTALEIROS

Os estaleiros que temos nesta região norte são já poucos, por razões que adiante se abordarão, na sua maioria perderam a importância que mantiveram nos últimos 100 anos como pólos de atracção de mão-de-obra e de matérias-primas.

Assim temos estaleiros que ainda se dedicam à construção a laborar:

- Na margem sul do Douro, Vila Nova Gaia,



Construção da Nau de 18 Rumos para Museu Flutuante da Câmara Municipal de Vila do Conde Abril de 2004

existe o Estaleiro David Alves que se dedica à construção de barcos Rabelos seguindo a traça e método de construção tradicionais. Este estaleiro esteve em risco de encerrar, empurrado por motivos urbanísticos, Felizmente imperou o bom senso e continua a laborar prestando a assistência na manutenção dos inúmeros Rabelos que ainda sulcam as águas do Douro.

- Na margem sul do rio Ave no sítio da Junqueira, em moderno espaço do Instituto Portuário do Norte, estão instalados os antigos estaleiros que existiram em Vila do Conde Junto à Alfandega Régia, os Estaleiros Postiga e Feiteira Lda. os Estaleiros Samuel e Filhos Lda. e por ultimo os estaleiros Sicnave Lda. que se situavam frente aos primeiros mas na Azurara, na margem sul.

- Na Póvoa de Varzim existe um pequeno estaleiro naval, Irmãos Viana Lda., instalado no lado sul, paredes-meias com a marina de recreio, na bacia do porto de pesca.

- Por ultimo no rio Lima na Vila de Darque, Viana do Castelo, na margem sul, e situado na foz no lugar do Cabedelo temos o estaleiro Marçal Oliveira Lda., e mais acima no sentido nascente no sítio do Cais Velho, temos o estaleiro Carlos Ferreira que no presente se dedica à construção de pequenas embarcações típicas do rio Lima, Barquinhos do Lima, a pequenas reparações ou ao desmantelamento para abate de embarcações.

- Na margem norte do Lima junto à praia norte e paredes-meias com os estaleiros Navais de Viana (estes estaleiros de aço, fora do âmbito do presente trabalho) temos um estaleiro - escola propriedade do Centro de Formação para a Pesca - FORPES-CAS, e por último o estaleiro da Vianapesca OP.



Estaleiros Navais Samuel e Filhos Lda. Construção de um Barco Rabelo para turismo náutico no rio Douro. Fotografado em 1999



Estaleiro Sicnave Lda. Construção de uma nova embarcação para a pesca costeira. 2001

Este estaleiro da Vianapesca já encerrou, as suas instalações estão agora ocupadas por uma empresa de capitais Espanhóis que se dedica ao fabrico de embarcações em fibra de vidro e semi-rígidas.

O Estaleiro do Forpescas não tem tido nos últimos anos, alunos para os cursos de carpinteiros navais, de forma que está inactivo.

Em resumo, são estes 7 estaleiros de construção naval em madeira que temos ainda a construir embarcações para a pesca.

Outros pequenos estaleiros podem ser também referenciados nesta linha de costa mas perderam a sua vocação de construtores, efectuando no presente só pequenas reparações, competindo com os que ainda constroem. Outros pura e simplesmente encerraram. Fica o registo dos seus nomes.

Assim temos um estaleiro na margem norte do rio Douro, na zona da Cantareira próximo da foz do rio, o Estaleiro do Ouro confinado a uma pequena carreira de encalhe e a uns contentores como instalações de apoio. O estaleiro da Furinave em Gaia já desapareceu faz anos, fica o registo do seu nome

Em Leça da Palmeira, junto aos Clubes de Vela, o estaleiro Constronave Lda. já não existe, em seu lugar um moderno parque de estacionamento para automóveis...

-Na margem norte no rio Cávado, Esposende, o estaleiro Construções Navais Foz do Cávado encerrou há alguns anos. Embora instalado em modernas instalações construídas para o efeito, o assoreamento da barra ao não permitir a entrada e saída de embarcações de maior calado ditou o seu fim. Nas suas instalações fabricam-se agora canoas em fibra de vidro por uma pequena empresa da terra. Ainda

dentro do casco urbano, temos um pequeno estaleiro que se dedica à construção de pequenas embarcações de rio, propriedade do Sr. Isolino, conceituado construtor de embarcações de recreio.

Percorrendo o litoral em direcção a norte, no Castelo do Neiva cerca da foz do rio Neiva encontramos ainda quem se dedique à reparação e construção de pequenas embarcações de boca aberta, "Voadoras" para a pesca local.

Como curiosidade e para registo aos interessados, não posso deixar de referir um fabricante de remos e bartedouros em actividade sendo já o último de vários que existiram em Aldreu, conselho de Barcelos conhecido como o Sá dos remos.

Na foz do Minho um outro pequeno estaleiro resumido só ao seu proprietário, Sr. Luís Quintas, neto e filho de importante construtor naval oriundos de Vila do Conde.

Por fim em Lanhelas encontramos o último construtor naval Sr. Luís Marrocos, já retirado da actividade, construtor de embarcações típicas do rio Minho de nome Carochos, embarcação de casco trincado.

O DECLÍNIO DA CONSTRUÇÃO:

A construção naval de embarcações para a pesca em madeira é uma actividade que não tem um rumo de produção definida. Não existe um planeamento de encomendas a prazo. A procura do mercado aliada às directrizes imanadas de Bruxelas ditam as regras. São vários os factores e condicionalismos que acentuam a falta ou o excesso de trabalho. No entanto a realidade é uma curva descendente nesta indústria, temos progressivamente assistido ao declínio da sua importância como pólo de actividade geradora de emprego e riqueza.

A política de redução da frota pesqueira por parte da CE, incentivou o abate indiscriminado de embarcações. Conhecida como "lei do abate," a troca de uma recompensa monetária ao proprietário da embarcação, sem salvaguardar as embarcações de trabalho com interesse histórico e tradicional, que aliada a inúmeros factores convergentes no mesmo sentido, nomeadamente a redução acentuada dos stocks de pesca, a extinção de espécies, a mudança de locais de captura, a capacidade cada vez maior das embarcações mais modernas e polivalentes, o findar de acordos de pescas com países terceiros, como Marrocos, Mauritânia e Canadá,

espelham desde o final da década de 80 a crise cada vez maior que se instalou no sector.

As embarcações que se constroem na actualidade, embora com todas as novas tecnologias, polivalência e condições de conforto a bordo para os pescadores, são embarcações de substituição. Substituem uma velha que é abatida à frota. Não se está a investir em novas unidades mas em substituir unidades consideradas obsoletas. As embarcações maiores de 24 metros entre perpendiculares passam também a obedecer a requisitos de segurança mais apertados por força do Protocolo adoptado pela CE, da Convenção Internacional de Torremolinos sobre a Segurança das Embarcações de Pesca, de 1997. Assim estas embarcações a construir são substituídas por embarcações de Aço ou P.R.F.V⁽⁴⁾. e mais recentemente Alumínio Marítimo.

A quantidade de embarcações que se constroem por força da maior arqueação e potencia propulsora limita o número de construções. O número de matrículas novas nas capitánias tem vindo a diminuir, chegando ao ponto de em algumas não se registar no presente uma embarcação nova na frota para a pesca costeira ou largo.

A partir de 1986, para Portugal ingressar como membro da Comunidade económica Europeia de pleno direito, foi-lhe estipulado um prazo de 10 anos para a reconversão da frota pesqueira, a alfabetização dos inscritos marítimos e a sua reconversão através da formação profissional, intenções reforçadas com o abate das unidades de pesca de pequena



Estaleiros Postiga e Feiteira Lda. Carpinteiro de enxó afeioa o alefrez da roda de proa de uma nova embarcação. Na carreira a replica da lancha "Fé em Deus" para reparação. 1999



Duas embarcações abatidas à frota de pesca para serem desmanteladas. Estaleiros de Vila do Conde
Abril de 2004

dimensão (todas as menores de 25 toneladas de TAB. entre os 7 e os 12 metros).

Em 1996 o quadro do sector pesqueiro era assustador: o número de embarcações tinha sido reduzido a menos de metade, Portugal foi o país europeu que mais embarcações abateu à frota de pesca, e as embarcações de pesca longínqua tinham-se extinguido em quase todos os portos armadores. Atrás vinham a extinção das fábricas de conserva, redes, fundições, serralharias marítimas, fábricas de plásticos para a pesca e outros aprestos navais. A construção naval acompanha este declínio.

Os operários especializados em idade de reforma, não são substituídos por outros da mesma categoria. Assiste-se à redução dos postos de trabalho, exemplo disso são os estaleiros Samuel e Filhos que dos 120 operários que tinha no activo três décadas atrás, tem no presente cerca de 30. Assistimos assim ao acabar de profissões e ofícios.

A montante e a jusante do barco coabitam uma infinidade de artes e ofícios que se interligam e se completam e que se extinguem pura e simplesmente com a extinção do próprio barco.

Não temos no presente novos activos a ingressarem no sector da pesca. Nos portos da Póvoa de Varzim e Vila do Conde assumiu proporções graves, tendo os mestres das embarcações recorrido ao recrutamento de pescadores dos países de Leste, sem nenhum contacto com o mar ou o

4. P.R.F.V. Poliéster Reforçado com Fibra de Vidro, material usado nas modernas embarcações de pesca.

mundo da pesca. Também na construção isso se nota. Embora existam escolas de carpintaria naval nos centros do FORPESCAS são poucos os alunos para estes cursos, os que se graduam não têm emprego nos estaleiros navais. O futuro para estes estaleiros e para os novos carpinteiros navais não se apresenta risonho, as perspectivas são de continuada redução de encomendas em carteira.

Os operários especializados, carpinteiros de limpos, calafates, carpinteiros de enxó etc. etc., à medida que se reformam não são substituídos, assistindo-se à ocupação do seu lugar por outros operários não especializados, desempenhando estas novas funções, reflectindo-se esse não investimento em operários especializados no produto final. A embarcação.

A par do declínio da construção naval em madeira, aliada a diversos factores não menos importantes, não podemos deixar de referir um que nos merece também uma reflexão: a falta de matérias-primas.

A falta de matérias-primas de qualidade e quantidade, em particular as madeiras que se utilizam na construção naval, Pinheiro Bravo⁽⁵⁾, Pinheiro Manso⁽⁶⁾, e Carvalho⁽⁷⁾, tem vindo a crescer, fruto de políticas florestais desadequadas, cortes de madeiras efectuados em altura desapropriadas, resinação das madeiras etc. esta situação tem levando os estaleiros a introduzir novas madeiras estrangeiras, Cambala, Austrália, Aloma, Bilinga todas de maior duração e resistentes, mas mais caras, em substituição das madeiras dos nossos pinhais, matas e florestas. Aqui a política florestal é conivente, satisfazendo interesses de grupos económicos internacionais, que privilegiam a plantação maciça de Eucaliptal em detrimento das espécies autóctones, aliada a vagas sucessivas de incêndios de origem mais que duvidosa, que juntos, também contribuem para o rol das dificuldades na indústria naval artesanal em madeira.

A RECONVERSÃO E NOVAS OPORTUNIDADES

Os estaleiros navais, nomeadamente os de maior importância consciente das dificuldades do

sector buscam novas soluções que lhes permitam a sobrevivência e a manutenção dos seus postos de trabalho.

Assim a par da introdução das novas madeiras o que já se vem fazendo ao longo de décadas e cada vez com uma maior percentagem em detrimento das nacionais, assistimos por força da utilização mais polivalente das embarcações e da melhoria dos postos de trabalho, a modificações nas estruturas das obras mortas das embarcações sendo o convés coberto a madeiras na base dos contraplacados marítimos primeiro, chapa inox posteriormente, e recentemente, cerca de 1995 até à data, à introdução do alumínio marítimo, primeiro para cobertura do convés e ponte, depois para a construção integral das embarcações.

A introdução do alumínio marítimo foi e é um passo de gigante para o futuro dos estaleiros navais, é pioneiro neste tipo de construção o estaleiro Sicnave Lda. em Vila do Conde.

Aqui também se assistiu a etapas evolutivas, primeiro os barcos que se construíram foram as denominadas voadoras com motor fora de borda, em madeira, depois em contraplacado marítimo que ainda se constroem, e finalmente o alumínio.

Inicialmente pequenas embarcações na ordem dos 7 metros com motores fora de borda, depois com motores interiores, maiores de 10, 12 metros até grandes embarcações maiores de 20 metros.



Estaleiro Sicnave Lda. Uma embarcação sendo reparada
Abril de 2004

5. Pinus Pinaster.

6. Pinus Pinea.

7. Quercus Robur.

É um exemplo de sucesso a Serralharia União Construtora Naval Lda., empresa dedicada à serralharia e montagem naval, mas que se reconverteu e passou a empresa de construção naval também em Vila do Conde, com instalações próprias, para a construção das suas embarcações prototipadas num modelo de casco com cerca de 12 metros, que lhe permite maior rapidez pela construção em série de embarcações destinadas maioritariamente ao mercado insular.

Todos estes estaleiros grandes e pequenos na actualidade reparam e constroem em alumínio, pois são as regras e as novas oportunidades de mercado que ditam as leis. Mais recentemente assistimos em Vila do Conde à chegada de novos construtores oriundos da região das Astúrias, Espanha que em sociedade num dos estaleiros navais, estão no momento presente a construir embarcações de Aço, é exemplo o estaleiro Postiga e Feiteira Lda. que no momento constrói cerca de três navios em aço a par dos de madeira também o estaleiro Samuel e Filhos Lda. já começou a construção de embarcações em aço.

Assim no presente assistimos também à reconversão do pessoal operário nos estaleiros navais, onde os carpinteiros especializados deixam de existir e passamos a ter serralheiros e soldadores que se vão buscar ao mercado de trabalho exterior à indústria naval, e pela formação e reconversão, por vezes deficiente, dos operários já existentes, que vão desempenhando as novas funções.

A construção naval em madeira que tinha um cunho e marca pessoal só perceptível por entendidos que diferenciava cada mestre construtor naval, construindo por vezes o mesmo tipo de embarcação segundo os mesmos planos, deixa de existir. Passando as embarcações a serem um produto de série, por vezes duvidosa, no que diz respeito às qualidades de hidrodinamismo e performances na água, pois os cascos em nada se assemelham aos construídos em madeira. Mas permitindo novas oportunidades de mercados e manutenção das carteiras de encomendas, afinal o ganha-pão dos diversos intervenientes. Cabe também aqui referir que ao contrário de outros portos de Portugal onde se introduziu a fibra de vidro para a construção naval de grande porte, Centro, Algarve e Ilhas dos Açores, ela aqui não teve sucesso, embora se tenham realizado algumas experiências, mas a aceitação por parte dos armadores foi negativa.

À parte esta reconversão para os novos materiais, também assistimos à reconversão dos estaleiros para a construção de novos tipos de embarcações nomeadamente para o lazer e turismo náutico, e é exemplo o estaleiro Samuel e Filhos que há vários anos se dedica à construção de embarcações históricas, como réplicas de caravelas dos Descobrimentos, barcos rabelos para turismo e no presente uma nau de 18 rumos para o Município de Vila do Conde, a par da reparação de veleiros e iates.

Novos mercados e contactos surgem, nomeadamente Espanha, Arábia Saudita, Marrocos, Mauritânia, Argélia e PALOPS - Países Africanos de língua oficial Portuguesa, com encomendas em vista e algumas construções já iniciadas.

Cabe aos empresários construtores navais essa tarefa em última esperança de procura dos novos mercados, em concorrência directa com Espanha, na construção de aço. No entanto a médio prazo só vão sobreviver aqueles estaleiros que possam dar uma resposta polivalente na construção ou reparação em madeira ou noutros materiais.

Por fim, um novo tipo de reparação e construção está a dar alguns passos ainda sem expressão visível: a reconstrução de originais e construção de réplicas de embarcações tradicionais de trabalho vocacionadas para o lazer e turismo ou pura e simplesmente com fins museológicos para que não se percam de vez.

Aqui temos nós nas associações que defendem e preservam as embarcações tradicionais, um novo campo de intervenção, e acredito que juntos, podemos preservar da extinção, não só as embarcações como as profissões ligadas à construção naval em madeira, divulgando-as e protegendo-as com a criação de projectos que visem a sua manutenção.

Fotografias de Arquivo do Autor