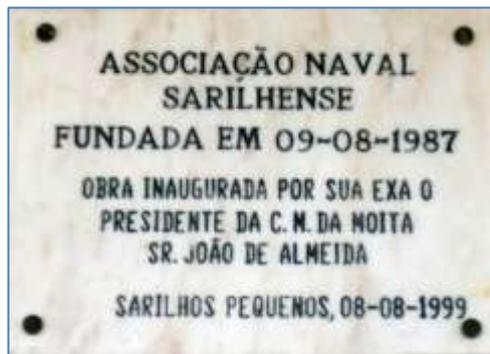




FOLHA INFORMATIVA 15 – 2017 – Agosto

30º ANIVERSÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NAVAL SARILHENSE



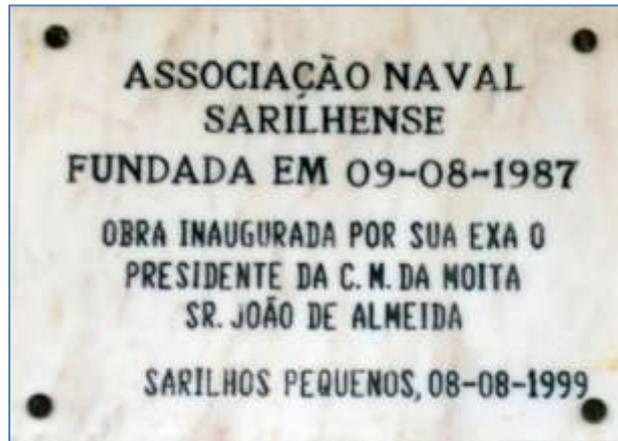
Esta Folha é dedicada à celebração do 30º aniversário da Associação Naval Sarilhense (ANS), e à cerimónia simples mas significativa evocativa da efeméride. A Confraria Ibérica do Tejo (CIT) foi convidada e compareceu na sede da aniversariante – em Sarilhos Pequenos –, assumindo a nossa presença um valor simbólico, porque dois dos elementos da actual direcção da ANS (Rui Martins e André Fernandes) são sócios fundadores da CIT.

O que ocorreu na significativa sessão evocativa é agora apresentado.

ÍNDICE

1.	O 30º ANIVERSÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NAVAL SARILHENSE.....	2
2.	ANEXOS.....	8

O 30º ANIVERSÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NAVAL SARILHENSE



Placa evocativa, na sede da ANS

Na frontaria da sede da Associação Naval Sarilhense (ANS) encontram-se duas obras identificativas do sítio que visitamos. Uma delas é uma placa evocativa da inauguração da sede da ANS, em Agosto de 1999, na qual se refere a data da fundação da Associação; e a outra é um interessante painel de azulejos com uma imagem de uma embarcação que viemos a identificar como um “bote do pinho”, de nome *Malicha*:



O emblemático “bote do pinho”, de nome *Malicha*

Registámos que o *Malicha* foi um bote emblemático de Sarilhos Pequenos que se dedicava ao transporte diário – de Sarilhos Pequenos para Lisboa – de pinho para ser queimado nos fornos das padarias para fazer o pão para os lisboetas. Este trabalho foi feito diariamente até à década de 60 do século XX, e a madeira que ia para os fornos de Lisboa era apanhada regularmente nos pinhais que havia na zona de Sarilhos. Aqui havia muitos pinhais, de que ainda restam alguns, a matéria-prima era recolhida e depositada no *Esteiro da Elisa*, que em tempos existiu em terrenos perto da actual sede da ANS, que funcionava como porto. Era depois carregada, noite e dia, num trabalho ininterrupto para aproveitar as duas marés e para que não houvesse falhas nas entregas. Os tripulantes eram eles próprios carregadores e, depois de os botes carregados, iam descarregar em Santo Amaro de Oeiras e no Poço do Bispo, sendo dali a matéria-prima distribuída por todas as padarias de Lisboa que coziavam com forno de lenha.

Para além da distribuição diária da lenha para os fornos do pão de Lisboa, o bote *Malicha* participou igualmente na apanha da ostra e da casca da ostra do Estuário do Tejo, quando as águas ainda não estavam poluídas. Eram produtos muito procurados na ementa dos grandes restaurantes e eram inclusivamente exportadas para França e Inglaterra. Em Paris e Londres os apreciadores não dispensavam a ostra do Tejo, considerada de elevada qualidade gastronómica.

Apesar de a produção de ostras ter acabado devido à poluição, anuncia-se agora um princípio de retoma, tendo sido organizado há dois anos um encontro em Sarilhos Pequenos com produtores de ostras de todo o País, com uma interessante prova de ostras, em concurso cego, sinal evidente que existe uma predisposição para se retomar mais tarde ou mais cedo a antiga e valiosa produção ostreífera.

Decidimos entretanto entrar na sede da ANS - ainda a tempo de registar algumas intervenções produzidas - e tivemos oportunidade de apresentar as nossas saudações e os votos que se desejam a um aniversariante:



Pormenor da mesa e de parte da assistência presente na sessão

Ouvimos igualmente um conjunto de intervenções muito valiosas e a ter em conta, que marcaram positivamente a sessão evocativa e registámo-las.

A Associação Naval Sarilhense tem um plano de trabalho e uma estratégia que passa pelo aproveitamento das condições que o local oferece e que necessitam de ser consideradas, nomeadamente (i) a construção de um dique dando origem a obras para limpar e desassorear o local - o esteiro - que está cada vez mais assoreado e (ii) um pontão de embarques e desembarques que possa facilitar às pessoas e embarcações o acesso à água de uma forma digna e segura. A concretização destes pontos, pelos quais a ANS se bate, possibilitará que cheguem mais visitantes a Sarilhos Pequenos porque os acessos serão facilitados, e ao mesmo tempo gerará investimento, sinónimo de desenvolvimento.

Outro importante aspecto é o reflexo que esse projecto estrutural, em termos de requalificação da zona ribeirinha, possa ter para o desenvolvimento da comunidade Sarilhense, dos pontos de vista desportivo, recreativo, cultural, económico e social.

Estes possíveis desenvolvimentos, associados à riqueza das embarcações tradicionais que a ANS tem no seu património, e no seu porto, podem assegurar fluxos de rendimentos importantes para elevar o nível de vida das pessoas e aumentar o emprego de mão-de-obra actualmente desempregada.



Embarcações tradicionais do Estuário do Tejo fundeadas no porto da ANS, em Sarilhos Pequenos

O património cultural disponível é valiosíssimo mas carente de ser potenciado e rentabilizado, para gerar valor económico, afluxo de rendimentos e garantia de sustentabilidade, não só para Sarilhos como para todo o Estuário do Tejo. É afinal um património valioso para todos os portugueses porque tiveram um papel importantíssimo para o histórico desenvolvimento económico da área metropolitana de Lisboa.

Não se pode esquecer a importância do transporte fluvial entre as duas margens do Tejo, no grande estuário, essencial para as economias e as comunidades de toda a região. Eram todos estes barcos que transportavam as mercadorias e as distribuíam de porto a porto, para depois assegurar por sua vez a distribuição porta a porta, se se pode dizer assim, para chegar não só a Lisboa como a todo o país. Por estes barcos passava a cortiça, o carvão para alimentar a siderurgia nacional, e outros bens essenciais, que hoje não podemos esquecer. Não podemos por isso escamotear um património tão rico e tão vasto do ponto de vista sociocultural de todo o Estuário do Tejo e não só de Sarilhos Pequenos.

Quando “pegamos” nestas questões da valorização das embarcações tradicionais, elas são o expoente máximo das memórias dos fragateiros, dos carregadores e dos marinheiros, que fizeram estes povoados ribeirinhos e construíram as bases das comunidades que hoje existem e que somos nós. Por aqui embarcam todas essas memórias e não as podemos abandonar, desprezar ou destruir porque fazem parte da comunidade. Se é assim, também sabemos quais são as dificuldades que têm as associações que se interessam e que cuidam deste património e essas dificuldades são sentidas do ponto de vista financeiro, dos recursos humanos e dos recursos em infra-estruturas.



Apesar das enormes e reais dificuldades, a ANS criou e gere um património muito valioso, como é patente nesta imagem de um pormenor da exposição permanente na sua sede

O cuidado que requer o património edificado tem custos elevados e os tempos são muito difíceis. Por isso, as associações – nas quais a ANS se inclui – lutam com imensas dificuldades, associadas à falta de motivação das novas gerações.

Acreditamos que seja possível ultrapassar esta situação que hoje é crítica, com empenho, dedicação, espírito de diálogo e de partilha, para unir todos e todas que se interessam pela preservação e valorização do património e das comunidades.

É por isso obrigatório que seja criada uma rede de interesses associativos, culturais, económicos e ambientais, ao longo do Tejo – públicos e privados -, para defender o nosso património comum e tão diversificado, por isso mesmo tão rico. Essa rede deve ser criada para dar força a estas ideias e para que os participantes possam fazer ouvir a sua voz, afinal a daqueles e daquelas que trabalham para manter as coisas a funcionar e para que os portugueses e portuguesas sintam orgulho do legado dos seus antepassados.



Canoa *Ponta da Marinha*, que integra o património da ANS. Esta associação, como outras do *Grande Estuário*, têm sabido conservar o seu espólio com mais ou menos dificuldades

É possível acreditar que, com a criação de uma rede deste tipo ao longo do Tejo, incluindo Espanha, se consiga fazer ouvir as vozes dos que estão no terreno a trabalhar e que se acham capazes de dar corpo a projectos integrados de valorização do património, agindo como até aqui, cooperando e criando valor. É agora necessário que as suas vozes se façam ouvir, porque têm propostas sérias para apresentar e projectos para engrandecer as suas regiões e o País.

É obrigatório que o Poder Central dê ouvidos a estas pessoas e organizações porque eles e elas trazem novidades e coisas boas para o conjunto das comunidades ribeirinhas. É importante que o Poder Central ouça com ouvidos de ouvir e aja com os meios de quem tem poder para agir, para que nada fique como dantes. Não são precisas fortunas nem projectos megalómanos. Precisa-se que em Lisboa o *Poder* esteja atento ao que se passa aqui e que apoie quem verdadeiramente merece ser apoiado, porque é gente que não se cansa de acrescentar valor e riqueza – patrimonial, cultural, económica e ambiental.

Imaginamos um projecto conjunto para o Grande Estuário, com todas as autarquias e entidades de apoio ao desenvolvimento, que dê origem a um aproveitamento integrado das magníficas condições existentes, até aqui desaproveitadas por falta de jeito para todos e todas se unirem em rede. Já se imaginou o que se pode fazer pelo turismo regional (que não pode ser só Lisboa) se se aproveitarem todas as embarcações tradicionais para fins turísticos? Ou se se reconstruírem novas embarcações, de acordo com os modelos antigos, que possam acrescentar valor cultural aos municípios ribeirinhos e possibilitar o aproveitamento turístico de todo esse rico e colorido património? É possível acreditar num plano ambicioso, factível, realista e não megalómano para resgatar o património marítimo-fluvial do Estuário do Tejo, assim como é possível juntar pessoas e entidades nestes territórios, aproximá-los, e desenvolver este projecto conjunto e não-sonhador.



Embarcações tradicionais fundeadas no porto da ANS

É obrigatório sonhar, para que se possa agir em conjunto com o Poder – Local e Central – para transformar os sonhos em realidade e para que o património seja posto à disposição das comunidades e do turismo, para criar valor e riqueza para todos. A nova direcção da ANS afirmou que tem a obrigação de continuar a perseguir o sonho, agora com novos dirigentes, de conseguir transformar desejos em realidades. Que não lhes falte as forças, porque uma direcção com força motiva a associação a ser forte. Mãos à obra!

ANEXO

A nossa presença na ANS, em imagens



Parabéns a você...



... nesta data querida...



... muitas felicidades e muitos anos de trabalho profícuo e cooperador para o futuro..
("foto de família" de elementos dos corpos sociais da ANS e da CIT. O fotógrafo também era da CIT, por isso não ficou no registo...)



Pormenor de um diploma original da Associação de Classe dos Fragateiros – atribuído em 15 de Dezembro de 1939 a Braz José Júnior, um antigo fragateiro de Sarilhos Pequenos – que integra o espólio da exposição permanente da sede da ANS

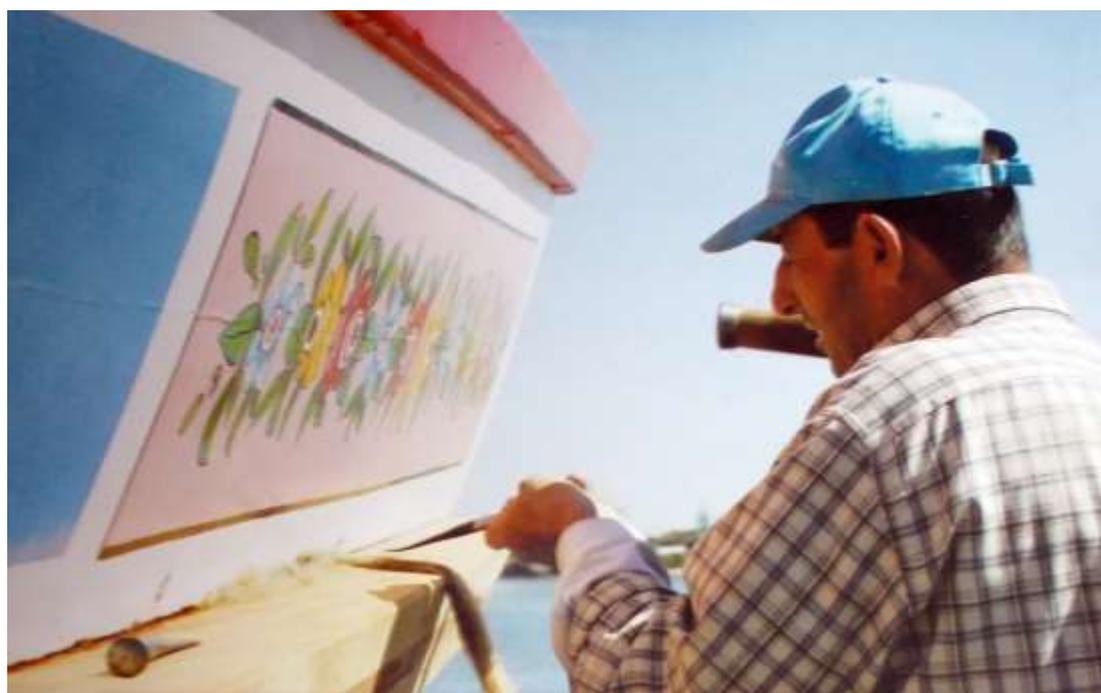
EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA PERMANENTE NA SEDE DA ANS

1º Concurso de Fotografia

"Olhares sobre o Património Ribeirinho"



1º Pémio - "Danças com o vento"
(Autora: Esmi Baúto)



2º Prémio - "Catraio Azul em restauro de pintura tradicional"
(Autora: Cláudia Rodrigues)



3º Prémio - "Gestos do Ofício..."
(Autor: João Ramos)

**EXPOSIÇÃO PERMANENTE DE EMBARCAÇÕES
TRADICIONAIS CONSTRUÍDAS À ESCALA, NA SEDE DA ANS**



Catraio “Oliveira e Batista”

O “Oliveira e Batista” é um catraio, embarcação tradicional portuguesa construída em madeira. Sabe-se que este catraio se destinava ao transporte de pessoas de várias localidades entre Sarilhos Pequenos e o Montijo, tendo iniciado a sua actividade no início do século, terminando por volta dos anos 60. Desconhece-se o ano da sua construção. Características: comprimento 6m.



Fragata e Lancha Fragateira

A Fragata destinava-se ao transporte de cortiças, ferro, granéis sólidos, vinhos e carga geral entre as duas margens do Tejo. A sua capacidade de carga variava entre 90-120 toneladas. A Fragata rebocava uma lancha a remos (Lancha Fragateira) que passava à posição de rebocador em dias de calmaria, sendo a tripulação a rebocar a Fragata através da força dos braços. Servia ainda para trazer a tripulação para terra quando a Fragata estava fundeada.

Características: aparelhada com uma pequena vela latina triangular à proa (estai) e uma grande vela latina quadrangular de carangueja içada junto ao mastro; dimensões. 22,00 x 18,00 x 2,30; tripulação constituída por 1 arrais, 2 camaradas e 1 moço.



Varino

Destinava-se ao transporte de produtos hortícolas, rama de pinho seca, cortiça, ferro, areia, farinha, vinhos, sal e outros produtos entre as duas margens do Tejo. A sua capacidade média variava entre 50 e 100 toneladas.

Características: aparelhado com uma pequena vela latina triangular à proa (estai) e uma grande vela latina quadrangular de carangueja junto ao mastro; dimensões: 12,50 x 3,50 x 1,50; tripulação constituída por 1 arrais, 2 camaradas e 1 moço.



Bote do Pinho

Destinava-se ao transporte de toros e rama de pinho a partir de Sarilhos Pequenos, para abastecimento dos fornos de pão de Lisboa.

Características: aparelhado com uma pequena vela triangular à proa (estai) e uma grande vela latina quadrangular de carangueja; dimensões: 14,20 x 4,08 x 1,75; tripulação: 1 arrais, 1 camarada e 1 moço.



Bote do Pinho (Expo 98)

Destinava-se ao transporte de toros e rama de pinho a partir de Sarilhos Pequenos, para abastecimento dos fornos de pão de Lisboa.

Características: aparelhado com uma pequena vela triangular à proa (estai) e uma grande vela latina quadrangular de carangueja; dimensões: 14,2 x 4,0 x 1,7; tripulação: 1 arrais, 1 camarada e 1 moço.



Falua do Montijo

Destinava-se ao transporte de pessoas e mercadorias entre as margens do Tejo, tendo capacidade para transportar cerca de 25/30 toneladas de carga. Esta embarcação oferecia "um serviço de transporte relativamente regular, de passageiros, numa rota certa, em oposição ao transporte de carga geral, sem horário pré-estabelecido, e eram utilizadas para carregar produtos deterioráveis, tais como batatas, uvas, figos, laranjas e legumes frescos até à cidade e voltar com mercearias na viagem de retorno" (Leitão, 2002: 110)

Características: apetrechada com dois mastros e 2 grandes velas latinas bastardas; dimensões: 14,87 x 2,91 x 1,20m; tripulação constituída por 2/3 tripulantes. O seu comprimento variava normalmente entre os 13-15m.

Órgãos sociais da ANS

Direcção:

Presidente: Rui Martins

Vice-Presidente: André Fernandes

Tesoureiro: Paulo Silva Rodrigues

Secretário: Malaquias Miranda

Vogal: José Nuno Cândido

Vogal: Fábio Rodrigues

Vogal: Emanuel Rodrigues

Vogal: António Cardoso

Vogal: Joaquim Rodrigues

Vogal: António José Fernandes

Vogal: Paulo Gomes Rodrigues

Vogal: José Miguel Santos

Assembleia Geral

Presidente: Mário Rodrigues Pinto

Vice-Presidente: João Castro

Secretário: António Zacarias Fernandes

Conselho Fiscal

Presidente: João Filipe Galvão de Carvalho

Vice-Presidente: Carlos Alberto Pinto

Secretário: Libério Almeida