

Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

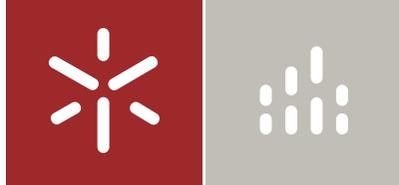
Gonçalo Afonso Rodrigues A viagem do atuneiro Zargo: Uma história de espaço e tempo.

Gonçalo Afonso Rodrigues

A viagem do atuneiro Zargo: Uma história de
espaço e tempo.

UMinho | 2019

janeiro de 2019



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Gonçalo Afonso Rodrigues

A viagem do atuneiro Zargo: Uma história de
espaço e tempo.

Dissertação de Mestrado
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao
Grau de Mestre em Arquitectura
Ramo de Conhecimento: Cidade e Território

Trabalho efetuado sob a orientação da
Professora Arquiteta Cidália Maria Ferreira Silva

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE/TRABALHO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE;

Universidade do Minho, ___/___/_____

Assinatura: _____

Ao meu avô

AGRADECIMENTOS

Um muito obrigado à Professora Cidália pelo seu empenho e dedicação, por todas as conversas e reflexões que nutriram a presente investigação e pelo seu entusiasmo e energia contagiante ao longo deste trabalho;

Ao Museu Marítimo de Ílhavo, pela disponibilidade e preciosa organização que foi essencial para conhecer a Viagem de Zargo;

À Associação Agá Nôs Vida, em especial a Carlos Ramos por permitir redescobrir o património da cidade de Mindelo dedicado à água;

À minha família; Aos meus avôs por todo o carinho e partilha ao longo desta jornada. Aos meus pais pelo apoio incondicional do qual sou grato. À minha irmã por todo o seu apoio e inspiração;

Aos meus colegas e amigos que acompanharam todo o processo não só desta investigação mas destes últimos anos, pela companhia nas horas de trabalho, pelo incentivo e camaradagem; Sr. Carlos ao André, ao Cachopo, à Mila, à Esther e em especial à Paula pela sua infinita paciência para ouvir as minhas ideias e por toda a sua amabilidade.

RESUMO

O presente trabalho aborda uma viagem Ultramarina do atuneiro Zargo realizada em 1968, dentro da campanha da pesca do atum. A jornada em questão foi a primeira ação do investimento realizado pelo Estado Novo sobre as pescas do atum. A deslocação da embarcação efetuou-se nas águas atlânticas circundantes das colónias portuguesas, tendo a duração de *um ano*.

A reconstituição da viagem surge a partir do testemunho de dois pescadores da embarcação e das entrevistas encontradas feitas seu ao Capitão. Através dos relatos projetam-se os espaços que compõem a viagem, estando o seu aprofundamento intimamente ligado àquilo que foi experienciado pelos tripulantes.

Através das *histórias de viagem* pretende-se representar o espaço e o tempo inscritos na jornada, a partir das descrições realizadas pelos três tripulantes (os dois pescadores e o comandante). Desta forma, exploram-se lugares aos quais os discursos permitem aceder. Assim, através das memórias, procede-se a um reconhecimento do espaço tempo da viagem, e expande-se o saber a determinados acontecimentos particulares, característicos de cada lugar e circunstância. Desta forma, assiste-se à interdependência que conecta pessoas, lugares e tempos, numa jornada comum.

Numa primeira fase procura-se descrever a **Partida** de Zargo, demonstrando os acontecimentos que lhe antecedem, de modo a interpretar as implicações e as causas relacionada com o ato de sair. Assim, numa segunda fase, retrata-se a **Jornada**, ocorrências que se decompõem em vários lugares, tempos e circunstâncias. Por fim, surge a última etapa da viagem, descrita no **Regresso**.

ABSTRACT

The present investigation addresses an Overseas trip of the tuna ship Zargo held in 1968, within the tuna fishing campaign. The journey in question was the first actions of the investment conducted by the Estado Novo on tuna fisheries. The displacement of the vessel was carried out in the Atlantic waters surrounding the Portuguese colonies, with a duration of *one year*.

The reconstruction of the trip arises from the testimony of two fishermen of the vessel and from interviews found with the Captain of the ship. Through the reports, the spaces that compose the trip are projected, being its study closely related to what was experienced by the crew.

Through the *travel stories* it is intended to represent the space and time inscribed on the journey, from the descriptions made by the three crew members (the two fishermen and the commander). In this way, places are exploited to which discourses allow access. Thus, through the memories, the travel space time is recognized, and the knowledge is expanded to certain particular events, characteristic of each place and circumstance. From this, it is possible to see the interdependence that connects people, places and times, in a common journey.

Initially it is attempted to describe the **Departure** of Zargo, demonstrating the events that preceded it, in order to interpret the implications and causes related to the act of leaving. Thus, in a second phase, the **Journey**, occurrences that decompose in various places, times and circumstances. Finally, the last stage of the journey appears, described in the **Return**.

ÍNDICE:

INTRODUÇÃO	13
MÉTODO DE INVESTIGAÇÃO	15
CAPÍTULO I PARTIDA	17
I.I CIRCUNSTÂNCIA	19
I.I.I Indeterminado	28
I.II. DE CASA À DOCA	31
I.II.I Movimentação	36
CAPÍTULO II JORNADA	39
II.I O BARCO NO MAR	41
II.I.I O dia-a-dia	52
II.II AS MURALHAS DA MADEIRA	55
II.II.I O passado presente	61
II.III OS CAMINHOS DA ÁGUA DE S. VICENTE	65
II.III.I Constância	72
II.IV THUNNUS OBESUS EM S. TOMÉ	75
II.IV.I Produção	82
II.VI O MARITIMISMO DE BAÍA DOSTIGRES	85
II.V.I Entropia	94
CAPÍTULO III REGRESSO	97
III.I A TEMPESTADE GEOGRÁFICA	99
III.I.I Tempo cíclico	106
III.II LEMBRANÇA	109
CONSIDERAÇÕES FINAIS	117
BIBLIOGRAFIA	121
ÍNDICE DE IMAGENS	125
ANEXOS	129

“Toda a história é uma história de viagem — uma prática de espaço. Por esta razão, práticas espaciais interferem nas formas do cotidiano, fazem parte dele, (...) histórias são contadas (memórias e ficção de terras estrangeiras mais ou menos distantes no tempo passado). Estas aventuras narradas, produzem simultaneamente geografias de ação (...).”¹

¹ CERTEAU, Michel de. *The Practice of Everyday Life*. California: University of California Press. 1984. Pp. 115-116

INTRODUÇÃO

“*A viagem do atuneiro Zargo: uma história espaço-temporal*” procura representar a expedição realizada pela tripulação do atuneiro Zargo, com o intuito de tornar visível aquilo que é uma prática de espaço nas mais diversas escalas de **espaço e de tempo**.

A viagem, inserida nas campanhas da pesca do atum, teve início em 1968. Esta foi a primeira jornada realizada de um empreendimento levado a cabo pelos Grêmios da pesca do Atum depois de serem publicadas as intenções do III Plano de Fomento, que tinha o objetivo de construir uma frota oceânica para explorar as antigas colónias portuguesas ricas neste peixe. *Zargo* foi o primeiro atuneiro a ser construído nos estaleiros de Viana do Castelo. Mais tarde seguiram-se outras duas unidades, *Tonita* e *Patudo*.

As histórias são as componentes que permitem chegar até à viagem em análise. Elas descrevem através das palavras, não só os espaços, mas também os tempos anteriormente vividos. Assim a viagem decompõe-se num conjunto de histórias, que através da sua constância, repetição e exceção descrevem a viagem à luz das recordações dos tripulantes e das memórias históricas registadas e guardadas até à atualidade.

A viagem de Zargo é então representada por um conjunto de histórias, desenhos e relatos propondo uma interdependência entre os tripulantes e a paisagem nas mais diversas escalas e circunstâncias. Esta investigação propõe a utilização de várias áreas de saber cruzando-as com os acontecimentos mencionados pelos pescadores para assim compreender o espaço e o tempo habitado.

Desta forma, a viagem é desdobrada em três capítulos que lhe correspondem: Partida, Jornada e Regresso. Cada capítulo é estruturado em subcapítulos que desenvolvem determinada ação ou história, a partir dos quais se interpreta o espaço e o tempo correspondente. Os vários fenómenos abordados cruzam a escala global – que permite conhecer os mares e marés que suportam a viagem – com uma escala mais reduzida – analisando por exemplo a secção construtiva da embarcação. A viagem e as respetivas histórias relacionam-se com os fatores de circunstância associados aos espaços nos quais têm lugar.

Ressalta-se ainda que cada história espacial descrita em cada subcapítulo permite a aprendizagem do tempo específico nela inscrita, e com o qual se concretiza a reflexão sobre os acontecimentos relatados previamente.

MÉTODO DE INVESTIGAÇÃO

A investigação inicia-se a partir das conversas tidas com dois dos pescadores que participaram na Jornada. Necas foi um dos pescadores da embarcação e contribuiu de forma bastante dedicada, fornecendo relatos e fotografias da viagem realizada. Mário também foi um dos pescadores, mas a sua principal função era ser cozinheiro da embarcação. Tal como Necas, partilhou as diversas histórias que a viagem proporcionou. Através dos seus relatos, iniciou-se o processo de reconhecimento da viagem associada.

Após a compilação dos relatos dos pescadores e das suas *práticas de espaços*, procedeu-se ao aprofundamento dos temas por eles levantados e fundamentais para conceber a viagem de modo consistente, evitando a fragmentação introduzida pela memória. Assim procedeu-se à investigação no **Museu Marítimo de Ílhavo**, onde foi possível encontrar os desenhos originais da embarcação construída nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e entrevistas feitas ao Capitão da embarcação, Sr. Jorge Pedro Martins Gomes, registadas no *Jornal dos Pescadores*. Na mesma instituição foi possível consultar cartografias marítimas que permitiram uma visão mais nítida sobre o assunto a tratar.

Desta forma surge a primeira síntese, a contextualização da viagem na sua totalidade e a descrição das paragens e das histórias que lhe são associadas. Tendo em conta os relatos dos pescadores, Necas e Mário, procedeu-se à seleção das lembranças mais significativas a tratar. Nesta fase de trabalho foi necessário compreender e estudar componentes que extrapolam os contornos da viagem e da própria arquitetura convencional e projetual recorrendo às áreas disciplinares da geografia e das ciências do mar, de modo a entender diversos fenómenos que compõe a história espacial.

Assim, efetua-se uma estruturação da viagem que se baseia naquilo que era enfatizado pelos discursos dos pescadores e do Capitão. Cada subcapítulo mostra um determinado acontecimento da viagem. Depois de conhecida a ação e do comportamento das pessoas, as circunstâncias do espaço e a inevitabilidade do tempo, procede-se a uma reflexão pertinente ao campo da arquitetura sobre os assuntos tratados. Esta atitude surge a partir de Edward Hall quando afirma, no início do seu livro:

*“É possível filosofar interminavelmente sobre a natureza do tempo. E se tal exercício parece sedutor, ou até mesmo esclarecedor, considere, no entanto, mais fecundo escolher uma outra abordagem: estudar primeiro o comportamento, e depois os discursos.”*²

Desta forma dá-se a conhecer as histórias que definem a viagem e sobre elas surge uma ideia mais clara sobre o tempo, respetivos processos de evolução e regressão, construção e desconstrução, desenvolvendo as questões que afetam os espaços-tempos vividos na jornada que, por analogia, se podem associar ao quotidiano comum.

² HALL, Edward. *A Dança da Vida – A Outra Dimensão do Tempo*. 1996.

CAPÍTULO I PARTIDA

O momento *Partida* é o início de uma aventura - constitui o primeiro ato de uma viagem. Sem a partida, o mundo encontra-se estagnado. Todos os corpos se petrificam e a ação termina. Os corpos (das crianças nas suas brincadeiras) permanecem imóveis antes de se anunciar: Partida! Depois de declarada a ordem, todos os corpos correm desenfreadamente pelo espaço. Um enorme fluxo de energia percorre e ecoa naquilo que antes era um lugar estático. Se não houver outra causa, todos os fluxos vão reduzindo a sua intensidade gradualmente, até perecerem e encontrarem, por fim, a imobilidade.

No contexto da presente investigação, a *Partida* subdivide-se em dois momentos que dão vida ao princípio de um impulso de múltiplas escalas. Estes momentos correspondem à *circunstância* e à *primeira deslocação*.

A *circunstância* funciona, neste contexto, como agente criador da viagem em análise. Foi através de um conjunto de circunstâncias que a viagem a bordo do Zargo foi programada. Desta forma, aborda-se o planeamento da viagem, que descreve de forma mais aproximada a deslocação da embarcação. Este primeiro conhecimento, o plano da viagem, é um ponto importante na partida, permitindo conhecer o que está em devir. A segunda fase refere-se à primeira deslocação feita pelo pescador Necas na sua viagem. A deslocação a partir *da sua casa à doca*. É através da sua movimentação que se analisa a transferência física e emocional do pescador, necessária para poder participar na viagem.

I.I CIRCUNSTÂNCIA

“Constituem assim circunstância da organização do espaço, circunstância das formas que o organizam, para além das formas pré-existentes – naturais ou humanas, umas e outras já de numero infinito – fatores tão variados como o pensamento científico ou a religião, a economia ou a sensibilidade, a política ou a filosofia, sendo por vezes difícil discernir a importância de uns sobre os outros(. . .)”³

³ TÁVORA, Fernando. *Da Organização do Espaço*. 2008, pp. 22.

Esta primeira parte do trabalho pretende caracterizar o plano da viagem. A demarcação dos seus contornos definirá o espaço-tempo comum ao longo de toda investigação. Inicialmente, reflete-se sobre a duração da viagem e faz-se um enquadramento geral do espaço e do tempo sob análise. Através dos limites da viagem, o início e o fim, dá-se a conhecer a matéria comum de toda a investigação.

O início irá apontar ao dia em que a embarcação saiu da Doca de Pedrouços. Contudo, é importante referir que a viagem poderá não ter começado precisamente nesse momento. Considerando a premissa de Alan Watts sobre a natureza dos eventos, este afirma: “*quão grande uma coisa é e quão longo um evento é, é simplesmente uma questão de definição*”⁴. Através desta definição, questiona-se a determinação exata da duração da viagem. O que realmente circunscreve o início ou fim de um determinado evento? Tal conceção dependerá da interpretação pessoal e coletiva.

A viagem poderia ter começado quando os tripulantes saíram das suas casas. Ou quando os estaleiros ainda montavam a embarcação, o atuneiro Zargo, nos primeiros meses do ano de 1968, em Viana do Castelo. Pode ter começado também com a Segunda Grande Guerra Mundial. Em oposição, o final da viagem poderia ter sido quando os tripulantes chegaram às suas casas, ou quando se der por terminada esta investigação. Assim, pode ser afirmado que a duração desta viagem é de natureza indeterminada, quando questionada a sua limitação.

Na conclusão da Segunda Guerra Mundial (que durou desde o ano de 1939 até ao ano de 1945), os países da Europa encontravam-se numa situação economicamente frágil e Portugal, ainda que não tenha participado neste evento, sentiu os efeitos colaterais da guerra. Face a este problema criou-se, em 1945, a *Lei do Fomento e Reorganização Industrial* através da qual se executaram três planos que visavam a reestruturação económica, social e administrativa. Este conjunto de leis refletiram, em grande parte, as características da atitude do Estado Novo quanto às suas políticas e modos de intervenção.

Em 1968, é declarado o *III Plano de Fomento*, uma iniciativa promovida por Marcelo Caetano, quando nomeado a Presidente de Conselho. Este Plano de Fomento previa uma reforma significativa à estrutura governamental de Portugal e nos seus três aspetos mais importantes, adianta:

- a) o alargamento da colaboração entre as entidades públicas e privadas nos trabalhos preparatórios do plano;
- b) a introdução explícita no plano dos problemas relativos ao desenvolvimento regional;
- c) a definição de um modelo de crescimento e a respetiva elaboração de projeções para as economias das províncias de Angola e Moçambique.”⁵

⁴ WATTS, Alan. *Mystery of Time*. 2017.

⁵ NUNES, Jacinto. *A Experiência Portuguesa de Planeamento*. 1968, pp. 12, In: CAEIRO, Joaquim Croca. *Os planos de Fomento Nacional no contexto do desenvolvimento económico nacional no pós-guerra*. 2005, pp. 193-219.



FIG. 1 Capa do III Plano de Fomento (1968-1971)

O *III Plano de Fomento*, no que diz respeito às pescas, refletiu-se, sobretudo, nos hábitos alimentares dos portugueses. Portugal, um país com grande costa marítima, conta com uma enorme extensão de área costeira, que constitui cerca de 845 quilómetros (671 Km a Ocidente e 174 Km a Sul). No entanto, os hábitos alimentares dos portugueses não se verificavam de forma homogênea em toda a extensão do país. Na década de 60 e 70, era notório que “o consumo de peixe ia decrescendo do litoral para o interior”.⁶ Tal facto deveu-se, essencialmente, à deficiente estruturação mercantil e precária distribuição. No interior transmontano, onde se produz gado de excelência recorda-se “a justificação-desculpa que: «peixe não puxa carroça.»”⁷

“(...) tendo isto em conta que, nos objetivos do *III Plano de Fomento (1968-1973)* para o sector da pesca, se destaca o de «aumentar a produção de pescado e fomentar o seu consumo, o que permitirá melhorar as dietas alimentares em proteínas animais.»”⁸

Em resposta a estas exigências, e querendo o Estado Português tirar o máximo proveito das colónias ultramarinas, desenvolveram-se as Pescas do Ultramar.

Segundo o Sr. Almirante Henrique Tenreiro⁹ numa entrevista ao “*Jornal dos Pescadores*”: “O desenvolvimento da indústria de pesca do Ultramar é, para a Economia Nacional, duplamente indispensável: com vista ao abastecimento das próprias províncias ultramarinas e com vista, por igual, ao completo abastecimento da Metrópole, uma vez que a plataforma continental metropolitana não contribui com peixe suficiente para as necessidades do mercado.”¹⁰

Em 1969, surge uma publicação intitulada “Dúvidas e Realidades das Pescas: esclarecimento necessário” da autoria das Direções dos Grémios dos Armadores da Pesca (do Bacalhau, do Arrasto, da Sardinha e do Atum), na qual informa um dos avanços nas pescarias do atum.

“Como se considera que as armações do atum se encontram ultrapassadas e não voltarão aos tempos gloriosos do passado, está planeado, e em execução, o desenvolvimento de uma frota oceânica do atum e a construção de bases portuárias e frigoríficas nos territórios portugueses situados próximo dos locais da pesca.

Já foram construídos 6 tuna-clippers, 3 dos quais estão a exercer a sua atividade em S. Tomé e Angola e os outros 3 em Cabo Verde.

⁶ DIREÇÕES DOS GRÉMIOS DOS ARMADORES DA PESCA. *Dúvidas e realidades das pescas – Esclarecimento necessário*. 1969, pp.12.

⁷ *Ibidem*, pp. 13.

⁸ *Ibidem*, pp. 13.

⁹ **Henrique Tenreiro** foi o *Patrão das Pescas e Guardião do Estado Novo*, segundo Álvaro Garrido. Este foi um dos autores mais importantes no contexto das pescas durante o Estado Novo. Depois de nomeado diretor de todos os grémios armadores, desmantelou o espírito associativo e ligou a pesca às políticas de fomento. Henrique Tenreiro controlava todas as fontes de financiamento relativas às pescas, sendo o seu administrador. In: GARRIDO, Álvaro. *Henrique Tenreiro - «Patrão das Pescas» e Guardião do Estado Novo*. 2001, pp. 839-862.

¹⁰ “O desenvolvimento das pescas do ultramar é para a economia nacional duplamente indispensável.” In: *Jornal do Pescador*, março 1968. pp. 12-13.



FIG. 2 Representação da viagem de Zargo inserida no globo

Está planeada, além disso, a construção de 6 navios mais pequenos, principalmente para a pesca do atum, no arquipélago dos Açores, e 6 grandes congeladores oceânicos.”¹¹

Este investimento, foi entregue à empresa UniPesca, União de Pescarias do Algarve, onde o seu papel seria concretizar a expansão das pescas ultramarinas referentes ao atum. A demanda era a exploração da *triangulação Cabo Verde, S. Tomé e Angola*. (Figura 2) Este território dizia respeito ao espaço navegável entre as três colónias portuguesas, abundante nos mais diversos peixes e crustáceos. A missão da UniPesca seria planear uma viagem que satisfizesse as exigências do *III Plano de Fomento* e da Direção dos Grémios. Assim, a viagem programada deveria calcular o movimento dos tunídeos e das correntes marítimas, bem como ter em consideração o clima que iriam enfrentar. Adicionalmente, deveria haver conhecimento sobre os postos que serviriam de paragem para abastecer o barco e a tripulação.

Em entrevista ao *Jornal dos Pescadores*, o capitão do atuneiro Zargo, Sr. Jorge Pedro Martins Gomes, conta o plano de viagem que tinha sido previamente elaborado ao longo de várias semanas:

*“(Iremos pescar) Inicialmente para as águas da **Madeira e dos Açores** que nos meses de maio, junho e julho são bastante abundantes em atum. Depois seguiremos para **Cabo Verde** onde, normalmente, aparecem cardumes nos meses de junho e agosto. Setembro e outubro estão reservados para a ilha de **S. Tomé**, completando-se a faina nos meses de outubro, novembro, dezembro, e janeiro ao largo de **Angola**.”¹²*

Este foi o plano executado que previa a deslocação do barco no espaço em função do tempo. A viagem compunha-se num trajeto contínuo em que o barco iria numa só direção, parando apenas nos lugares onde seria propício encontrar o atum. A embarcação navegava e recolhia o melhor peixe que conseguisse, e, assim que os porões estivessem cheios, viriam embarcações de carga oriundas de Portugal fazer os transbordos, mantendo-se Zargo sempre na sua rota.

A primeira paragem seria a Ilha da Madeira, e os tripulantes a bordo do Zargo iriam pescar sucessivamente no seguimento da *triangulação*, que, pela sua posição geográfica, se encontrava relativamente contígua. A figura 3. mostra a relação do tempo em função dos espaços percorridos descrevendo a passagem do Zargo pelo território.

Contudo, os limites temporais podem não ser totalmente precisos. A descrição dada por um dos seus tripulantes, o pescador Necas, conta que a viagem terá sido de um ano. Cruzando este dado com o que é enunciado pelo capitão da embarcação, entende-se que existe uma discrepância temporal sobre o mesmo evento. Pelo que é dito pelo Capitão, a viagem iniciava-se de abril até janeiro do ano seguinte, tendo uma duração de 10 meses.

¹¹ DIREÇÕES DOS GRÉMIOS DOS ARMADORES DA PESCA. *op. cit.*, pp. 55.

¹² “O atuneiro zargo que já se encontra a pescar nas águas da madeira é o primeiro de uma serie de Três construídos em Portugal”. In: *Jornal do Pescador*, maio 1968. pp.30.



FIG. 3 A viagem de Zargo no espaço-tempo.

Tendo em consideração a falta de precisão relativa à duração da viagem e à sua própria delimitação, assume-se o *indeterminado* como agente definidor desta jornada. Cada circunstância descrita ao longo deste capítulo poderia representar o início da jornada, desde o anúncio do Plano de Fomento até ao comunicado da reforma dos hábitos alimentares, assim como o plano de construção da frota oceânica para a pesca do atum, ou ainda o plano desenvolvido pela Unipesca. Todos estes acontecimentos representam possíveis inícios e, como tal, a duração da viagem pode também ela ser montável.

O período da viagem abordado nesta investigação, compreende o momento em que a tripulação, dentro do barco partiu em direção à Madeira, como início e o momento em que chegaram à doca, como o fim. A informação mais precisa que foi possível reunir, aponta que a viagem tenha começado no dia 18 de abril de 1968 ¹³, tendo a duração de dez meses.

13

Ibidem

I.I.I INDETERMINADO

Indeterminado reflete a característica daquilo que está fora dos limites do determinável. Na presente investigação, este conceito surge a partir do pensamento de Alan Watts quando este lembra que a limitação de um evento depende da interpretação pessoal e/ou coletiva. Assim, a viagem encontra-se entre dois momentos, o início e o fim, sendo que estas noções podem ser contestáveis, como foi referido.

No contexto desta investigação, a viagem é o objeto de estudo limitado pelo seu início e fim, mas uma questão permanece: o que é que verdadeiramente representa um dos limites? Tendo como fundamento a definição de Watts, é possível supor que um conjunto de **circunstâncias** levaram ao desenvolvimento da viagem, e que outro conjunto levou à sua conclusão. Mas não existe verdadeiramente um limite nítido entre a viagem e o que acontece à volta dela. Em verdade, a viagem relaciona-se com o contexto em que está inserida, não podendo nunca ser considerada na sua totalidade sem este.

“A circunstância é tão fundamental para a definição da forma como a água é indispensável para o peixe.”¹⁴

Atendendo não só às **circunstâncias**, mas também ao fator **tempo**, é difícil encontrar um limite tangível à viagem. A jornada iniciou-se, segundo consta no Jornal dos Pescadores, no dia 18 de abril de 1968. Mesmo considerando o dia 18 como o dia da partida e, assim, o início da viagem, prende-se a questão: quando é que, realmente, a viagem começou? A que horas, a que minuto, a que segundo? A limitação que confere tal início encontra-se no indeterminado. Até mesmo uma ampliação da escala métrica não permite uma apuração concreta.

“Por muito que se amplie o finito, nunca se poderá chegar ao infinito, pois todo o resultado concreto pode ser sempre ampliado, (...) pelo contrário, porque sendo finito, e por sê-lo, está sempre aberto a uma plenitude maior.”¹⁵

Alan Watts conclui no seu pensamento que todos os eventos se encontram num único evento, no qual todas as partes participam. Assim, a viagem pode ser definida como uma determinada parte de um único e contínuo evento, em que os seus limites se relacionam com todas as variáveis associadas a ela.

O Indeterminado reflete assim a possibilidade de definição de um objeto de estudo, atendendo à relação que este tem com o seu meio envolvente, em função das questões de circunstância, temporais e espaciais.

¹⁴ TÁVORA, Fernando; *op. cit.*, pp. 22.

¹⁵ QUEIRUGA, Andrés. *A construcción da idea de infinito sugundo Amor Ruibal*. 2014, pp. 19. [Tradução livre do autor.]

II.1 DE CASA À DOCA

*“A coisa principal da casa é a porta, (...) Só um degrau de poucos centímetros para o mundo ou para fugir ao mundo (sempre se pode fechar a porta ou não a abrir ou escancarar as folhas à porta).”*¹⁶

¹⁶ SIZA VIEIRA, Álvaro. Texto “A casa”. In: *01 Textos*. 2009, pp. 349.

- | | | | | | |
|-----------------------|------------------|------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------|
| Sr.º Recrutador | Filha Bebê | 0. Quotidiano (Semear) | 2. Conversa na sala | 4. Quotidiano (Cozinhar/Empacotar) | 6. Descansar |
| Pescador Necas | Srª Seixas | 1. A Notícia | 3. Acordo na cozinha | 5. Refeição | 7. A Partida |



FIG. 5 Plano de movimentações na casa do pescadores Necas antes da sua partida.



O presente subcapítulo pretende descrever os espaços habitados e vividos pelo pescador Necas desde a receção da notícia da viagem na sua casa, até se apresentar na Doca de Pedrouços. Durante a sua deslocação, aborda-se a problemática relativa ao ato de sair. A partir deste ponto, dá-se a conhecer o lugar que serve de abrigo à família do pescador. De seguida, aborda-se o espaço social enquanto agente que facilita a vida coletiva das pessoas, e, em específico, a viagem de comboio realizada pelo pescador.

A inscrição para a viagem ultramarina, foi acordada em palavra entre Necas e o responsável do recrutamento, não havendo data prevista para a partida. Apenas ficou esclarecido que, assim que o barco que estava a ser construído nos estaleiros de Viana do Castelo estivesse pronto, iriam chamar os pescadores às suas casas e estes embarcariam a partir das suas cidades. Caso não estivessem prontos teriam que, no dia seguinte, apresentar-se na Doca de Pedrouços.

Quando bateram à porta do pescador Necas, ele “*estava por casa, a tratar do quintal ou a tratar de alguma coisa.*”¹⁷ A sua esposa foi quem abriu a porta e recebeu inicialmente a notícia, chamando de imediato o tripulante, para que este viesse ver o que o homem queria. “*Naquele dia, houve choro, houve discussão...*”¹⁸.

Depois de receberem a notícia no portão de entrada, no limite entre o exterior e o espaço privado, ambos ficaram extremamente abalados. Recolheram-se do espaço exterior para o espaço interior. Tendo em consideração a proximidade espacial dos lugares, talvez tenham discutido na sala, de pé. Até que a conversa se prolongou e então tiveram que se sentar, talvez, na cozinha. À mesa, debatiam as consequências de o tripulante fazer esta transferência espacial. Por um ano, não iria habitar o lugar que havia um dia construído, e ao qual pertence junto com a sua família.

Depois de chegarem a um acordo sobre o futuro imprevisível, regressaram ao quotidiano. Desta vez, executando cada tarefa com mais esforço e dedicação, uma vez que seria a última vez no espaço de um ano que as fariam juntos. O pescador Necas iria pescar, e, por um ano, não ia voltar a ver os rostos que lhe eram familiares, não ia poder saborear a comida cozinhada pela sua esposa, nem ensinar mais palavras à sua filha.

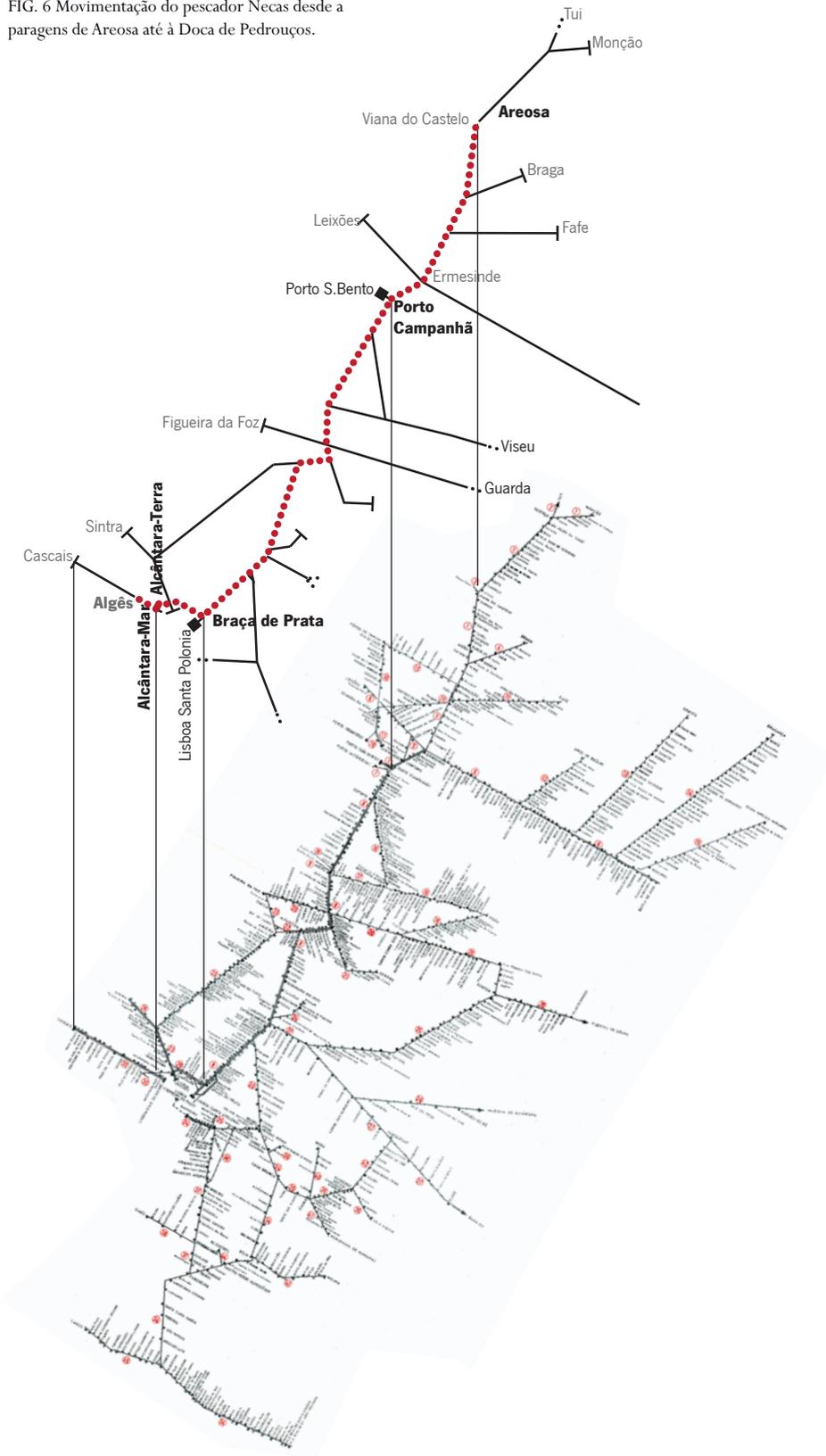
Na aurora do dia seguinte, o pescador desceu o degrau da sua casa. Estava agora na rua, estava em movimento: a sua partida começara. Às sete horas da manhã do dia 18 de abril de 1968¹⁹, viajou de comboio até à doca de Pedrouços. O pescador, agora no comboio, tinha à sua disposição uma rede que o permitiria chegar a vários pontos. Sobre essa complexa rede de linhas e cruzamentos, ia o pescador dentro do comboio, vendo a paisagem da sua cidade a ficar para trás. Necas entrou no apeadeiro de Areosa, situado na cidade de Viana do Castelo, e por quatro vezes trocou de linha.

¹⁷ Necas e Aurora, 2º Entrevista. 30-04-2018. Viana do Castelo, Areosa

¹⁸ *Ibidem*

¹⁹ “*O atuneiro Zargo que já se encontra a pescar nas águas da madeira é o primeiro de uma serie de Três construídos em Portugal*”. In: Jornal do Pescador, maio 1968. pp.30. Esta data surge a partir de uma notícia do Jornal do Pescador, apontando o dia da bênção do atuneiro e o dia da partida.

FIG. 6 Movimentação do pescador Necas desde a paragens de Areosa até à Doca de Pedrouços.



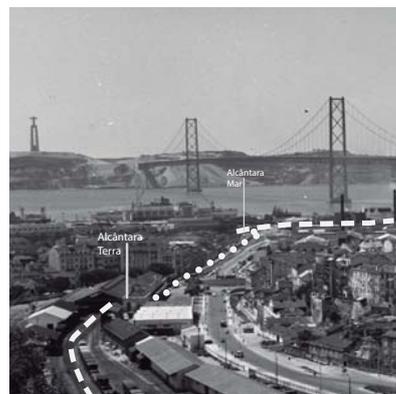
Apeadeiro de Areosa - Viana do Castelo



Estação de Campanhã - Porto



Estação de Braça de Prata- Lisboa



Panorâmica da Ponte 25 de Abril



Alcântara Mar



Doca de Pedrouços



Torre de Belém



Padrao dos Descobrimentos



Central do Tejo

A primeira escala foi feita na estação de Porto-Campanhã. Saiu do comboio regional que vinha de Valença e que ligava o distrito de Viana do Castelo ao Porto. A partir de Campanhã, entrou no comboio intercidades da Linha do Norte, que o transportou até à cidade de Lisboa, na estação de Braço de Prata. Esta é uma das mais importantes linhas ferroviárias de Portugal, ligando a cidade do Porto à cidade de Lisboa. De todas as outras linhas ferroviárias, esta é a que tem o maior comprimento longitudinal de todo o país, e a que recebe mais passageiros. Por ser uma viagem demorada, ligando duas cidades distantes em aproximadamente 336 quilómetros, é a que oferece mais tempo para as pessoas olharem pela janela e se relacionarem com a paisagem, esta cada vez mais desconhecida.

Carregando apenas a sua mala consigo, o tripulante sabe que em breve chegará ao seu destino. Na estação de Braço de Prata, sabe que terá que se dirigir até uma outra estação chamada Alcântara-Terra. Entrou no comboio urbano de Lisboa e foi levado até à estação terminal de Alcântara-Terra, tendo que se dirigir, seguidamente, à estação ferroviária de Alcântara-Mar. É curioso que estas duas estações, apesar de relacionadas pelo seu nome e proximidade, não tenham qualquer ligação direta. Assim, Necas, a partir da estação de Alcântara-Terra, desceu o fim da Avenida de Ceuta em direção ao Rio Tejo, para finalmente chegar à estação ferroviária de Alcântara-Mar.

No seu último trajeto, desloca-se desde Alcântara-Mar até Algés, através da linha de Cascais. Pela janela vê o rio Tejo, e a frente ribeirinha de Belém. Grandes monumentos surgem na paisagem e inspiram-no para a sua jornada. O Mosteiro de Belém, o Padrão dos Descobrimentos e o edifício da Central do Tejo. Todas estas composições da frente ribeirinha inspiram-no a cumprir o seu dever, assim como o património português outrora o fez.

Saído na estação de Algés, Necas caminhava agora em direção à água do mar. A doca encontrava-se perto, onde toda a tripulação aguardava a reunião e ansiava a partida. Não foi difícil encontrar um grupo de várias pessoas em frente a um atuneiro. Caminhou em direção a ele.

I.II.I MOVIMENTAÇÃO

Após o estudo sobre a deslocação realizada pelo pescador, aborta-se o conceito *movimentação*. Esta ação é caracterizada pela deslocação de um corpo pelo espaço. Na sua definição, conjuga-se o fator espaço – que constitui a base onde a ação decorre - com o fator tempo, o agente responsável pela transformação. Nadir Afonso interpreta que o movimento deriva de uma outra forma, expondo:

*“A evolução é movimento. As diferenças de energia estabelecem diferenças de espaço e de velocidade, mas não estabelecem diferenças no tempo. O movimento é determinado pelas energias da natureza.”*²⁰

Neste sentido, o movimento é determinado pelas diferenças de energia da natureza. O que quer dizer que o movimento não se prende somente aos espaços e aos tempos, mas a algo mais profundo e sensível podendo-se distinguir dois tipos de movimento. Assiste-se no caminho de Necas a uma transferência espacial, temporal e emocional.

A primeira refere-se ao plano de movimentação do corpo no espaço, a física. Ou seja, à sua deslocação na sua casa e até chegar à doca de Pedrouços. Depois de conversar com a sua esposa, fez a mala, jantou e descansou para no dia seguinte se por a caminho. Entrou no comboio das sete da manhã em Areosa. Dentro encontrou-se com um conjunto de pessoas, que, tal como ele, se deslocavam nas suas vidas, pretendendo chegar a algum lugar. Saindo em Algés, Necas caminha até à Doca, o pescador vê então a embarcação, o espaço onde iria habitar durante um ano.

*“Monitorar as sensações de movimento então experimentadas, pode elevar a mera mecânica do movimento a um nível de apreciação, dando-nos, deste modo, um gosto por uma sensibilidade sobre o movimento.”*²¹

A partir da observação de Alison Smithson, eleva-se a noção de movimento para lá da convenção mecânica. Aborda-se assim a segunda forma de movimento, a emocional, que no contexto da investigação corresponderia à transferência do sentido de lar.

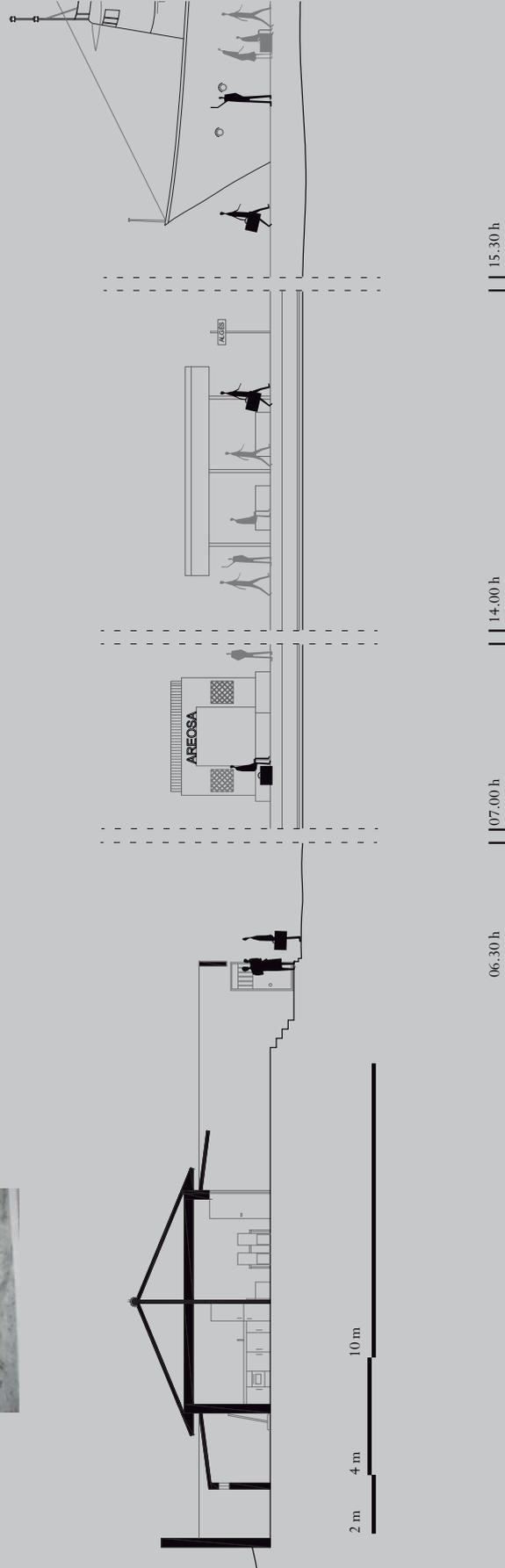
Depois de o casal ponderar sobre o futuro optaram que Necas havia de participar na viagem. Assim, o pescador iria ter que ausentar-se da sua casa e da sua família, o lugar que lhe era íntimo e pessoal, para então enfrentar uma transferência para um espaço coletivo, a embarcação. Durante um ano, o pescador não teria à sua disposição o conforto do seu lar e dos seus entes queridos, mas, em vez, teria a habitabilidade do barco e a camaradagem dos futuros tripulantes. No seu percurso entre a sua casa e a embarcação, assiste-se à movimentação individual e solitária. Durante a deslocação de comboio, ia sozinho, entregue aos seus pensamentos, sentindo a **espessura do tempo**.

*“Para estar na espessura do tempo, é necessário estar no mundo, não um mundo de objetos estáticos, mas num mundo de modificações sociais e temporais.”*²²

²⁰ AFONSO, Nadir. *O Tempo não existe - Manifesto*. 2010. Pp 27

²¹ SMITHSON, Alison. *AS in DS: An Eye on the Road*. Baden. 2001. Pp 151

²² TILL, Jeremy. *Architecture Depends*. 2009, pp. 98. [tradução livre do autor].



Saída de Necas da sua casa por volta das 06.30h.

Às 07.00h entra no comboio que o leva até Algués.

Depois de várias horas, aproximadamente 4 a 5, o Pescador Necas chega a Algués. Do outro lado da linha esta a Docca e o Tejo, caminha até etc.

Depois de almoço, o pescador Necas apresenta-se na Docca de Pedrouços recebido pela tripulação.

FIG. 7 A movimentação do pescador Necas desde sua casa até à Docca

Capítulo II JORNADA

A *Jornada* corresponde à descrição dos lugares que caracterizaram a viagem em análise. Desta forma, cada subcapítulo introduz um determinado território ou espaço, cada um com as suas próprias especificidades, que podem relacionar-se ou dissociar-se da viagem.

Os espaços mencionados surgem da descrição fornecida pela memória pessoal dos pescadores Necas e Mário e das entrevistas do Capitão. Assim, a viagem toma partido das informações dos três tripulantes e, através das suas experiências, surgem novas interpretações sobre os lugares que visitaram, podendo os lugares relacionar-se com outros tempos, espaços e pessoas.

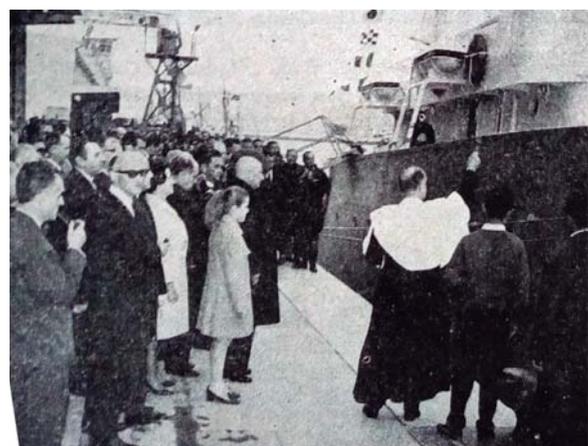
Sobre este modo de encarar a viagem, a jornada inicia-se com *o barco no mar*. Neste espaço, a tripulação sobre o barco e o barco sobre mar, foi a configuração que mais tempo perdurou. O intuito da viagem era a pesca do atum, e, como tal, grande parte da jornada foi passada no mar. Raramente os tripulantes tinham oportunidade de passar a noite em terra.

Depois de reconhecido o barco e o oceano, surgem *as muralhas da Madeira* na retina do pescador Necas, sendo esta a primeira paragem da viagem realizada. O pescador Mário, mencionou que posteriormente rumaram até Cabo Verde onde passou a conhecer parte dos *caminhos da água de S. Vicente*. A viagem segue em direção a S. Tomé e Príncipe onde o capitão afirma ser um dos pontos mais rentáveis para a pesca do atum. Por fim, em relação à última paragem do Zargo, na costa de Angola, estuda-se o *maritimismo de Baía dos Tigres*.

II.1 O BARCO NO MAR

“Houve depois uma pausa, sentiu-se passar nos ares um grande sopro, como a primeira respiração profunda de quem acorda, e a massa de pedra e terra, coberta de cidades, aldeias, rios, bosques, fábricas, matos bravios, campos cultivados, com a sua gente e os seus animais, começou a mover-se, barca que se afasta do porto e aponta ao mar outra vez desconhecido.”²³

²³ SARAMAGO, José. *A Jangada de Pedra*. 1994. pp.31.



O padre Sá Rosa no momento em que dava a benção ao novo atuneiro português, vendo-se o Srs. Ministro da Marinha e Almirante Henrique Tenreiro.



O «Zargo» visto de frente, mostra-nos toda a beleza das suas harmoniosas linha e do alto valor que representa para a economia nacional.



A tripulação do «Zargo» pousando para o nosso Jornal. Pelo semblante de todos fácil é de ver a alegria que vai em todos na hora da partida.

Esta parte do trabalho inicia a análise dos primeiros espaços abordados e constantes ao longo da viagem, sendo eles a embarcação e o oceano. Numa primeira instância, estuda-se o momento da partida do atuneiro Zargo da Doca de Pedrouços. De seguida, explora-se a vivência experimentada no dia-a-dia da embarcação, sendo este o espaço permanente durante a viagem. Por fim, reflete-se sobre o mar enquanto espaço de movimentação contínua e o problema da sua representatividade.

No dia 18 de abril de 1968, junto à Doca de Pedrouços, um aglomerado de pessoas surgiu à volta da embarcação Zargo. Contemplavam um “*dos mais belos e funcionais atuneiros ao serviço das pescas nacionais.*”²⁴. Entre os tripulantes da embarcação e os admiradores das pescas, estavam também os Senhores Ministro da Marinha junto com membros da direção da DOCAPESCA. O dia era de festejo porque o Plano de Fomento havia sido honrado, e agora o apetrechado Zargo, contruído em 1968, em Viana do Castelo, iria pescar em colónias portuguesas por portugueses. Este plano cumpria com rigor as diretrizes da ideologia do Plano de Fomento.

O Reverendo Padre Sá Rosa, capelão da escola de pesca, foi dos primeiros a proclamar a partida. Abençoou a embarcação, assim como a sua tripulação e a sua pátria. O Ministro e membros administrativos da DOCAPESCA fizeram uma visita ao interior da embarcação e, entre conversas, entrevistas e aplausos, a cerimónia de apresentação do atuneiro Zargo terminava. A partir do momento em que a embarcação partiu da Doca e se sentiu o estremecer dos motores a inaugurarem a sua marcha, interrompendo conversas e mancando a despedida, a viagem inicia-se.

A bordo do atuneiro, a tripulação tinha apenas o perímetro do barco como espaço habitável durante meses. O barco de 38,25 metros longitudinais e 8,75 metros de transversais era o espaço que tinham à sua disposição, podendo o olhar estender-se por várias milhas, vendo, à superfície do oceano, algumas ilhas, ilhéus e inícios de continentes. Assim, nesta relação entre pessoas (os tripulantes), estrutura (o barco) e paisagem (o oceano) analisa-se a vivência do dia a dia comum dentro da embarcação. Para tal, lembra-se Fernando Távora:

*“A organização do espaço é obra de participação de todos os homens, em graus diferentes de intensidade e até de responsabilidade, mas de qualquer modo, obra de que nenhum homem pode eximir-se.”*²⁵

De acordo com os desenhos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo sabe-se que a tripulação era composta por vinte e três homens, divididos em três categorias: um Capitão, quatro oficiais, e dezoito pescadores. Cada um dos tripulantes tinha a sua própria função. O Capitão governava a embarcação, ditava quem podia sair da embarcação para buscar mantimentos, quem limpava, e era ele quem tomava as decisões sempre que houvesse algum problema ou algum assunto a resolver. Os oficiais eram responsáveis pelo funcionamento técnico do barco. Asseguravam que o barco seguia as rotas corretas, calculavam os azimutes e consultavam as cartas náuticas. Os pescadores eram os

²⁴ “O atuneiro Zargo que já se encontra a pescar nas águas da madeira é o primeiro de uma série de Três construídos em Portugal.” In: *Jornal do Pescador*, maio 1968. pp. 30.

²⁵ TÁVORA, Fernando. *op. cit.*, pp.19.

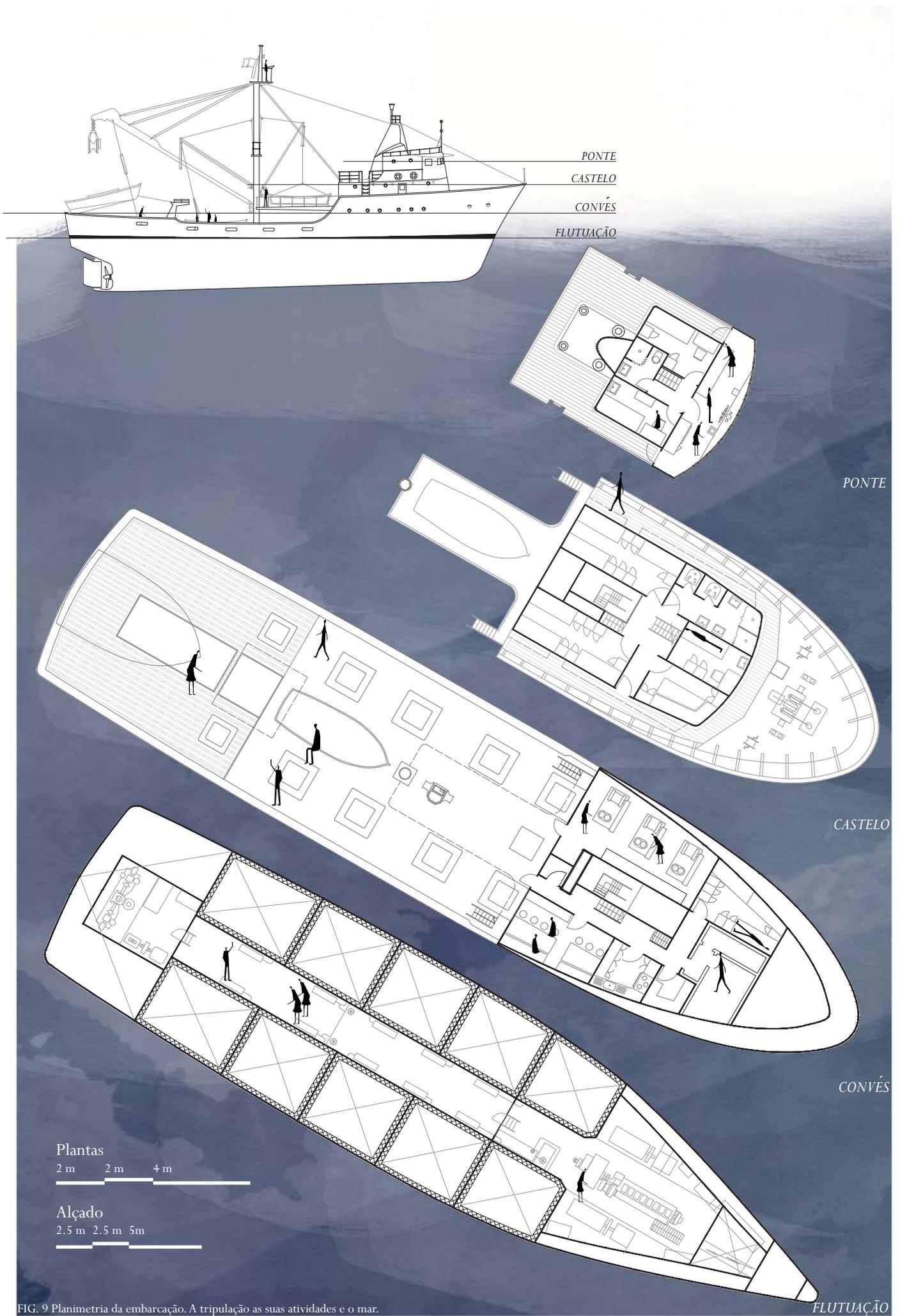


FIG. 9 Planimetria da embarcação. A tripulação as suas atividades e o mar.

elementos que se destinavam a pescar o atum, e sobre estes caía as responsabilidades do dia a dia. Nos períodos entre faina, que podiam ter a duração de horas ou, no pior dos cenários, dias ou uma semana completa, os pescadores tinham que cozinhar, fazer a limpeza da embarcação, preparar a salmoura²⁶ nos porões, fazer vigília, pescar peixe miúdo que servia de isco para o atum, preparar os anzóis, entre outros afazeres. Assim, a embarcação encontrava-se sempre apta a lidar com o que quer que fosse.

Através das memórias dos pescadores Necas e Mário, exploram-se alguns dos momentos que marcaram os seus quotidianos, mas antes, dá-se a conhecer a estrutura onde habitavam.

O atuneiro Zargo era composto por 4 níveis (pisos). No nível da flutuação estavam as arcas de congelação onde se guardava o atum, junto com a salmoura e o motor da embarcação. No nível do convés, encontravam-se os tanques que continham o isco e o material de pesca na ré. Ao centro, o espaço era destinado à faina que ficava coberto de sangue do atum e frequentemente precisava de ser lavado. Era neste lugar que se encontravam as portas para os porões onde se guardava o atum. No mesmo nível, a bombordo²⁷, encontravam-se a oficina e a sala das máquinas, onde os oficiais podiam concertar os equipamentos da embarcação. Encontravam-se também deste lado, um módulo dos quartos dos pescadores que servia 6 homens. A estibordo²⁸, encontravam-se a sala de refeições, a cozinha, a dispensa e os frigoríficos em sucessão. Ao centro estavam as escadas que ligavam ao piso superior.

No nível do castelo, encontravam-se mais dois módulos de quartos para os pescadores, sendo possível acomodar seis em cada quarto, uma pequena sala de refeições para os oficiais, e um quarto para dois oficiais. Por fim, no piso acima, o nível da ponte, encontravam-se um quarto para dois oficiais e um para o Capitão. Em frente dos quartos encontrava-se a casa do leme, onde se manobrava a embarcação.

O pescador Necas recorda-se das vezes que fazia a salmoura. Para além de pescar e ser aprendiz na pesca do atum, era um dos responsáveis pela preparação da salmoura. A sua preparação era realizada nos porões, um lugar frio e escuro. Necas conta que a limpeza era feita por todos os pescadores da tripulação, regida por turnos, mas que os turnos raramente lhe calhavam. Havia também rondas de vigia que eram feitas a pares onde o pessoal ia rodando entre si.

Estas rondas consistiam em assegurar que o barco seguia na direção correta depois dos oficiais definirem o trajeto a seguir. Um pescador ficava na sala do comando assegurando que a agulha ²⁹ se

²⁶ SALMOURA - Solução de água saturada de sal utilizada para conservação de carne e peixe. Informação disponível in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <https://dicionario.priberam.org> estibordo acedido em 03-01-2019.

²⁷ Bombordo - Lado esquerdo do navio (para quem olha da popa para a proa). *ibidem*

²⁸ Estibordo - Lado direito do navio (para quem olha da popa para a proa). *ibidem*

²⁹ Agulha - instrumento usado para controlar a rotação do barco com precisão, a roda do leme raramente era usada por permitir grandes desvios.



FIG. 10 "A fronteira".

encontrava ao centro de um mostrador. Este procedimento era realizado para que o barco navegasse em linha reta. Caso a agulha se desviasse do centro era necessário aplicar uma pequena força para que volta-se à posição normal. Ao mesmo tempo, outro pescador no mastro vigiava o oceano, vendo na sua extensão potenciais perigos, tais como rochas, ou outras embarcações.

Mário, por sua vez, era o cozinheiro da embarcação e lembra-se quando as panelas iam pelo ar quando passavam por ondulação forte. Lembra-se também das vezes que chegava aos frigoríficos e não encontrava as latas de fruta e o conhaque que eram exclusivamente destinados ao Capitão. Necas sempre negou qualquer envolvimento no caso. No entanto, as evidências mostravam ser provável que Necas, por estar no quarto do piso do convés, pudesse ir ao frigorífico enquanto Mário se encontrava no nível acima a dormir. Nunca existiu nenhuma confissão, mas antes gargalhadas que ainda hoje surgem.

Estas histórias tornam-se relevantes por serem histórias que espelham a vivência na infraestrutura da embarcação. Talvez se o barco tivesse outra disposição, ou outra tripulação, a vida dos pescadores se tornaria diferente, assim como a sua experiência sobre a infraestrutura, o barco.

Uma vez abordado o espaço da embarcação e as atividades nele realizadas, reflete-se sobre o espaço que a embarcação percorre: o oceano. A função do barco, como de qualquer outro meio de transporte, é de, essencialmente, transpor território e, por fim, de ligar dois lugares de significado, a origem e o destino. No contexto desta viagem, pretende-se caracterizar o território que este transpôs, o mar: *“um imenso deserto em que o homem nunca será só, porque sente a vida estremecer-lhe à sua volta. O mar (...) é o movimento e o amor, é o infinito vivo, como já disse um dos seus poetas.”*³⁰. Figura 10.

Da superfície total do planeta, setenta e um por cento é composta por água. Esta percentagem é enorme quando comparada com a percentagem total terrestre de vinte e nove por cento. Apesar desta percentagem, a atenção dada pelos engenheiros, arquitetos, designers e geógrafos ao oceano é muito inferior. A representação comum do oceano, presente nos mapas-múndi, prende-se com a ideia de um lugar sem significado, vazio e de cor azul. Esta representação não faz vingar o que de particular nele acontece, um lugar vivo, dinâmico, rico em vida.

Um dos possíveis motivos que levam estas representações a considerarem o mar como um limite físico e estático prende-se com o que descrito por Jennifer Sigler:

*“Eu tenho medo do oceano. E talvez eu nade do mesmo jeito que os arquitetos tendem a pensar - numa linguagem de medidas, perímetros, rotas pré-definidas e territórios delimitados. De novo, e novamente, eu aproximo-me da parede e viro-me, empurrado para fora do limite confiável.”*³¹

³⁰ VERNE, Júlio. *Vinte mil léguas submarinas*. 2011.

³¹ SIGLER, Jennifer. *Who's Afraid of the Ocean?*. 2015, pp. 2.



FIG. 11 Abraham Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum*. 1570.

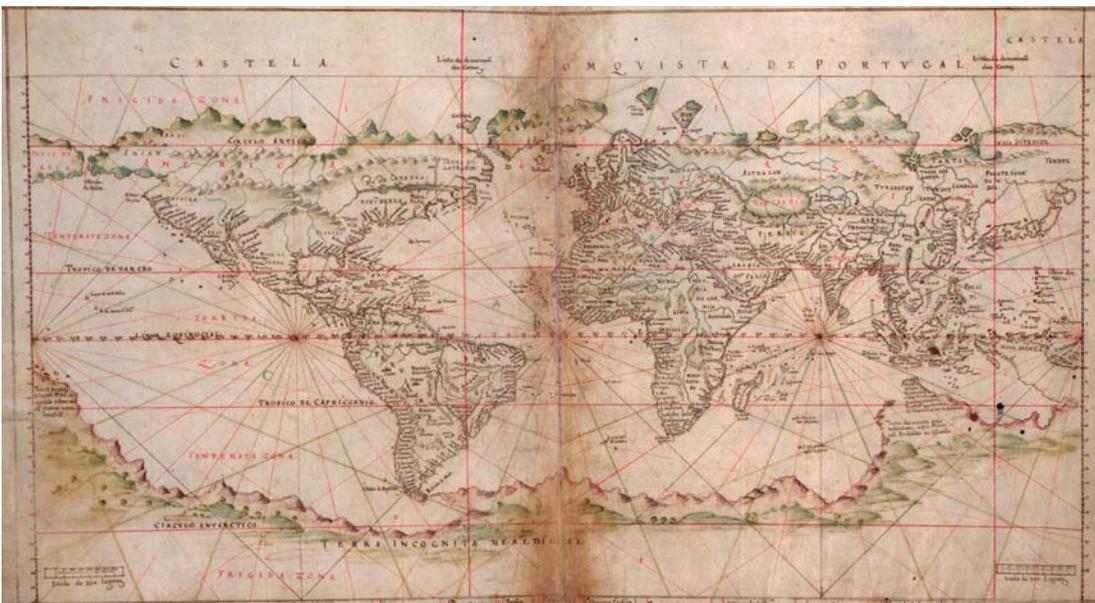


FIG. 12 João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*. 1630.



FIG. 13 Jean-Baptiste Nolin, *Le Globe Terrestre*. 1700.

Existe, contudo, uma variedade de representações que tratam o oceano como um espaço, tendo este, assim, tanta importância como a terra. Philip Steirberg argumenta que a representação do oceano é enriquecida pelo contacto cultural nos modos de ver o oceano. Através de três cartografias distintas, Steirberg explica a perspectiva cultural que molda a forma de como é encarado o mar.

Na cartografia produzida por Abraham Ortelius, figura 11, o mar é representado por um ponteadado azul sobre a qual se adiciona um conjunto de objetos pertencentes ao léxico marítimo, sem qualquer tipo de relação de escala com os elementos terrestres. Entre criaturas marítimas e caravelas, o oceano é visto, deste ponto de vista, como um lugar de mistério com uma materialidade induzida por meio da imaginação.

“Nos mapas do início do Séc. XVI o que era possível ver era o oceano preenchido por coisas, que mostrava ter materialidade e importância. (...) o oceano é aqui representado socialmente e naturalmente rico como um espaço materialista.”³²

Na cartografia de João Teixeira, figura 12, datada de 1630, é possível constatar a uma subtração total da materialidade associada ao mar e uma adição no seu significado. Aqui, o oceano é um lugar de passagem. Por efeito dos descobrimentos, as cartografias retratam as vias principais para as rotas que passavam a ser uma aposta dos grandes impérios. O oceano é, nesta altura, um lugar de trânsito aliado aos impérios e aos negócios.

“Uma das coisas que é possíveis de ver nos mapas do século XVII são as linhas de rumo, estes cruzamentos, que nem chegam a entrar na técnica. São mapas inúteis que não servem para a navegação, mas conseguem captar uma ideia de o oceano como lugar a ser transposto.”³³

A figura 13, por sua vez, representa uma completa abstração do significado do oceano. Através da abstração introduzida pela matemática e a razão, a navegação pelo mar é determinada segundo um sistema de coordenadas, que combina dois valores, latitude e longitude. Este sistema permite que as embarcações saibam onde se localizam no globo. Esta nova conceção, marca um dos mais longos períodos da representação do mar. A convenção criada então está, ainda hoje, presente nos mapas-múndi.

“... o que nos leva a ter uma ideia de oceano como um espaço abstrato, onde calculando bem é possível aniquilá-lo, em muitos mapas do século XVIII, é possível ver a linha elíptica ou a linha zodiacal que de alguma maneira significa o oceano como uma função matemática.”³⁴

À parte dos exemplos dados por Steinberg, analisa-se um outro, mais recente, proposto pelo arquiteto Buckminster Fuller, em 1946: o mapa Dymaxion.

³² STEINBERG, Philip. *A Perfect and Absolute Blank: Philip Steinberg (02)*. 2015. [Tradução livre do autor.]

³³ *Ibidem*

³⁴ *Ibidem*

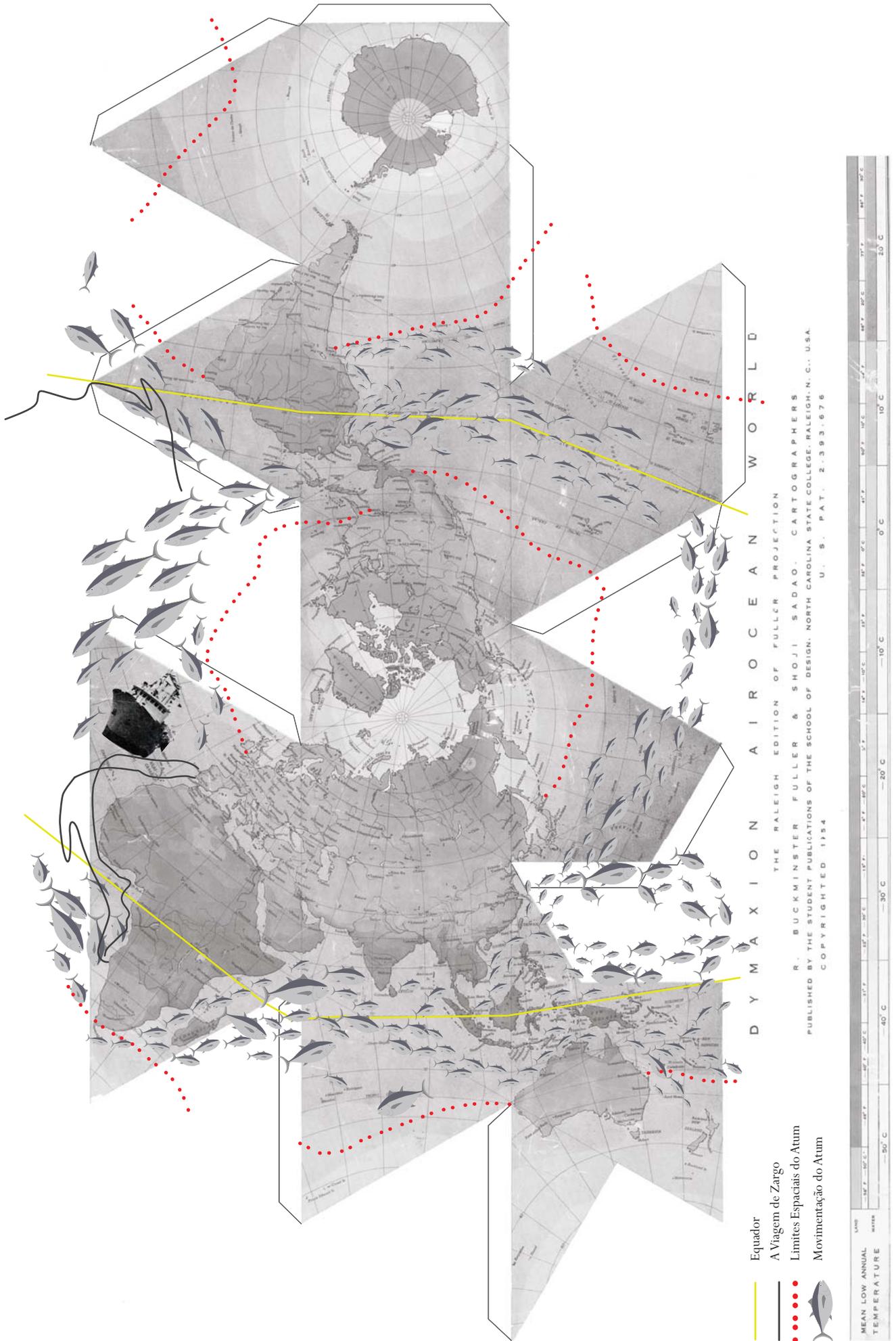


FIG. 14 A viagem de zargo e a movimentação do atum sobre Dymaxion Map por R. Buckminster Fuller, 1954.

Nesta cartografia, Fuller recorreu à planificação de um icosaedro composto por vinte triângulos equiláteros. Sobre esta base, desenhou a terra como uma ilha ininterrupta num oceano em que nenhum continente sofre qualquer separação. Através do modo como o representa, a terra sofre poucas distorções, quase nulas quando comparadas com outros tipos de representação.

“Mapas Mundo são ferramentas simbólicas que nos ajudam a formar a nossa percepção da Terra.”³⁵

Com este mapa, Fuller pretendia criar uma ferramenta para a responsabilidade *global*, visando sobre as relações entre as nações e culturas do mundo, ao invés de as separar pelo oceano. Para além desta condição, o mapa não apresenta qualquer tipo de direção, «Norte» ou «Sul», mas apenas as direções «Dentro» e «Fora», criados pelas forças gravitacionais das estrelas e planetas.

O processo de compreensão e de representação do oceano é um campo livre e que pode ser continuamente explorado. Entender e representar o mar não se trata de o formatar e limitá-lo por linhas ou condicioná-lo por leis pré-concebidas, mas antes procurar *“um entendimento das dinâmicas do território, que dependem de dimensões biológicas e geofísicas. As fronteiras são abertas, dilatando-se e contraindo-se no mesmo ritmo que as estações. As relações são transcalares.”*³⁶

³⁵ BUCKMINSTER FULLER INSTITUTE. *THE FULLER PROJECTION: Dymaxion™ Air-OceanWorld*. 2002. [Tradução livre do autor.]

³⁶ COULING; Nancy Raewyn. *The Role of Ocean Space in Contemporary Urbanization*. 2015. pp. 236

II.1.1 DIA-A-DIA

O dia a dia corresponde ao quotidiano, ao conjunto de normas que compõem a vida individual, a fim de a integrar numa dimensão coletiva e social. Segundo Lefebvre, o quotidiano resulta de duas formas de tempo. A primeira forma temporal é introduzida pela **repetição cíclica**, originalmente cósmica e natural, que reflete as leis do corpo, tais como a respiração e os batimentos cardíacos. A segunda forma temporal é o produto da **repetição linear**. Esta, por sua vez, é alinhada pelas condições sociais ligadas à vida coletiva e de produção.

Neste sentido, o dia-a-dia na embarcação é marcado pela repetição cíclica e linear. Os diversos ritmos associados com a vida na embarcação derivavam dos ritmos impostos pelo corpo – como comer, dormir, limpar - e pelos ritmos imposto pelo trabalho – pescar isco, limpar o barco, preparar o isco, fazer salmoura, fazer salmoura. O dia-a-dia dos pescadores, dos oficiais e do capitão era ditado segundo estes dois fatores.

O quotidiano, como Lefebvre o refere, combina estes dois ritmos, cíclicos na sua definição, mas com variações diferentes, utilizando a seguinte analogia:

“Basta olhar atentamente para a superfície do mar. As ondas vêm em sucessão: elas transformam-se na proximidade da praia, do penhasco, das margens. Essas ondas têm um ritmo (...). Elas mudam incessantemente.”³⁷

Deste modo, estabelece-se a rotina a bordo da embarcação. Um dia nunca é igual ao outro, uma vez que existem sempre transformações, mas as tarefas mantêm-se. A tripulação tem ao seu dispor cerca de cinco horas por dia para tratar do seu corpo. Nesse tempo, alimentam-se, cuidam da sua higiene e convivem à mesa. Entre estes tempos individuais (por vezes coletivos), juntam-se em grupos para trabalharem em turnos, possivelmente entre oito horas a dez. Normalmente, trabalham durante o dia, mas as rondas de vigia também são feitas durante a noite.³⁸

O quotidiano dentro da embarcação, segundo a reconstituição que é possível fazer, revela que a vida a bordo de Zargo em pouco se altera da vida fora dele. No fundo, trata-se de uma combinação de tarefas individuais e laborais.

“(...) dentro das casas as luzes já estão acesas, ouvem-se vozes calmas, de gente cansada, um choro discreto no berço, em verdade os povos são inconscientes, lançam-nos numa jangada ao mar e continuam a tratar das vidas como se estivessem numa terra firme para todo o sempre.”³⁹

³⁷ LEFEBVRE, Henri & RÉGULIER, Catherine. *The Rhythmanalytical Project*. 1985. Pp 79

³⁸ Não é possível descrever com precisão a rotina rigorosa pela falta de um diário de bordo que o comprove. Estas hipóteses baseiam-se nas descrições dos pescadores Necas e Mário.

³⁹ SARAMAGO, José. *op. cit.*, pp. 42.

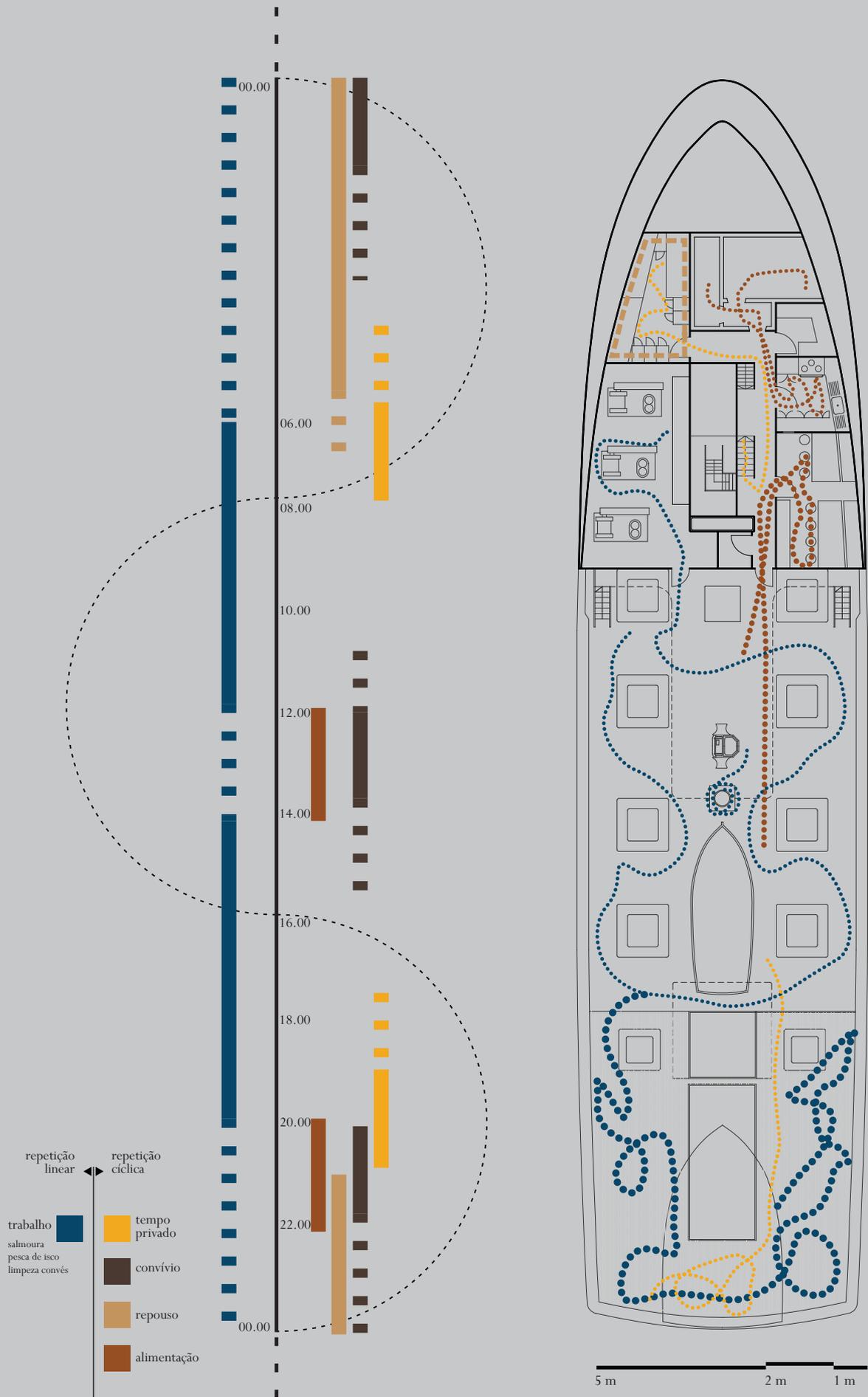


Fig. 15 O dia-a-dia Comum na embarcação

II.II AS MURALHAS DA MADEIRA

“Olhemos qualquer parcela de espaço que nos rodeia e pensemos em quantos homens, numa dada época ou ao longo do tempo, participaram na sua organização; e nos próprios que olhamos, que nos situamos em tal parcela, não participamos igualmente?”⁴⁰

⁴⁰ TÁVORA, Fernando. *op. ci.*, pp. 19-20.



FIG. 16 Alexander Thomas Emeric Vidal, *Funchal bay*. 1792-1863



O primeiro destino da embarcação Zargo correspondeu à área circundante do Arquipélago da Madeira. “O atum genético encontra-se nestas regiões em abril, maio e junho e não se encontram, durante esse período, em nenhum outro lugar do Atlântico Oriental.”⁴¹. Por este motivo, a embarcação teria uma excelente oportunidade para fregar tunídeos.

Pela primeira vez na sua vida, o pescador Necas vivenciava uma viagem tão longa a bordo de um navio e, como consequência, o seu corpo reagiu ao novo ambiente, provocando-lhe um mal-estar geral. Quando abarcaram na Ilha da Madeira, no Funchal, tiveram oportunidade de visitar a cidade. A maioria dos tripulantes visitou a cidade, enquanto que Necas ficou pela praia, olhando em redor, para as muralhas, que mais tarde terá percorrido. Este elemento arquitetónico foi o que mais marcou a sua experiência naquela cidade. As muralhas e fortificações que caracterizavam o cais de entrada para a cidade passaram a ser a imagem mental que o pescador Necas traria consigo daquele lugar. Através deste facto, recua-se até ao descobrimento do arquipélago, onde, sobre um olhar específico no cais, se descobrem as transformações deste lugar e os seus cruzamentos.

Em 1419 ⁴², realiza-se “o descobrimento do nosso Arquipélago por João Gonçalves Zargo e Tristão Vaz, escudeiros do Infante D. Henrique e navegadores portugueses da Escola Náutica de Sagres, no reinado de D. João I, Rei de Portugal.” ⁴³. Estes exploradores, no regresso de uma expedição até à costa de África, a mando do Infante, foram interrompidos por uma tempestade que os obrigara a sair do rumo normal. Assim, durante dois dias, foram arrastados pela ondulação forte até avistarem um porto, uma ínsua. Quando a conseguiram alcançar, repousaram e agradeceram ao divino por terem sido salvos do perigo que corriam. Deram o nome à ilha que os teria salvo de Porto Santo. Depois de a explorarem, avistaram uma outra ilha de maiores dimensões, a atual ilha da Madeira. Assim que reportaram a notícia do descobrimento ao Infante, este tornou os navegadores administradores das ilhas que haviam descoberto, e João Zargo ficou responsável pela ilha da Madeira e do porto de Funchal, em 1425.

Através da investigação sobre o Cais do Funchal e da sua história, descobre-se a origem da ilha e as correspondências entre o passado e o presente. João Gonçalves Zargo foi um dos responsáveis pelo descobrimento do arquipélago da Madeira e, pelo seu achado, deu-se o seu nome à embarcação abordada nesta investigação. O atuneiro Zargo, que em abril de 1968 atracou no Cais do Funchal, permitiu que a tripulação visse as muralhas ou as fortalezas que serviram a ilha noutros tempos.

A partir deste inesperado acontecimento, o descobrimento do arquipélago da Madeira, fundou-se um dos mais importantes motores da expansão portuguesa nos descobrimentos e, conseqüentemente, um dos potenciadores da economia portuguesa. Os arquipélagos da Madeira e dos Açores passaram a ser considerados como um “ponto de escala e abastecimento, dando apoio à navegação, constituindo muitas

⁴¹ DEIAS, Alberto. “Os Peregrinos do Mar.” In: *Jornal do Pescador*. Dez - 1969. pp. 51-52.

⁴² *História dos descobrimentos Portugueses*, ed. 1959. pp.39, in: PERREIRA, Eduardo. *Ilhas de Zargo*. vol. I., 1989. pp.15.

⁴³ PERREIRA, Eduardo. *Ilhas de Zargo*. vol. I., 1989. pp.17.

FIG. 17 Evolução Fotográfica do cais do Funchal:

FIG. 17.1 União do Forte da Pontinha por uma ponte a terra. 1890

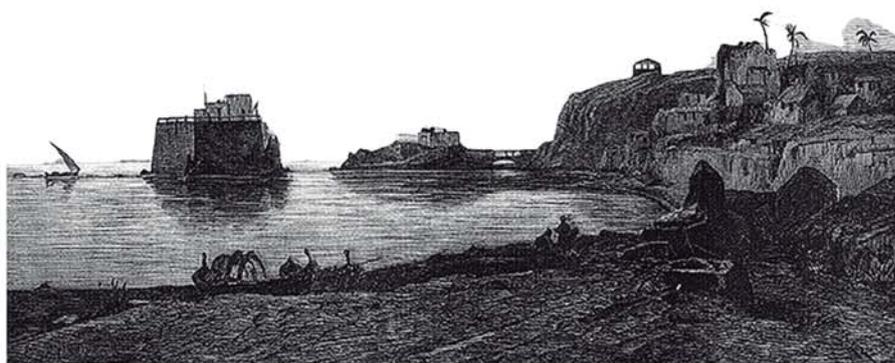


FIG. 17.2 União do Forte de S. José ao Forte da Pontinha. 1900

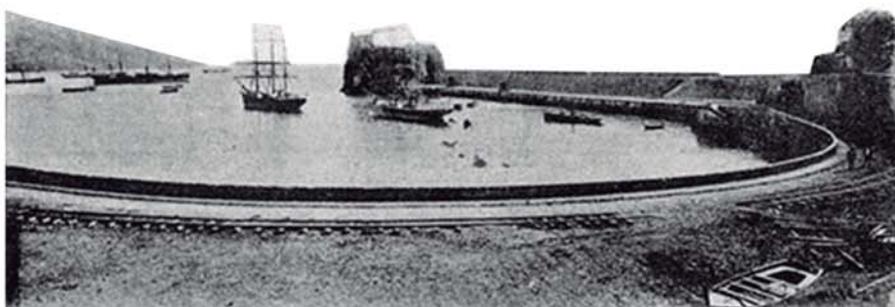
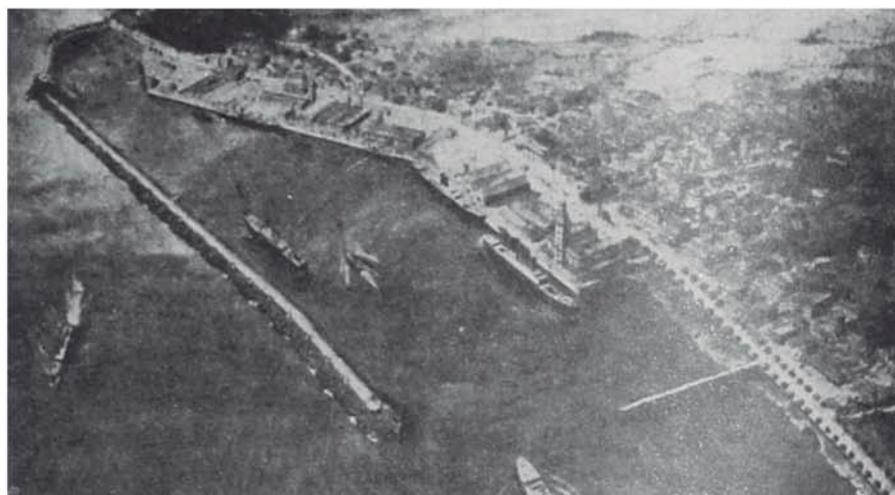


FIG. 17.3 Extensão do cais 320 metros a Este do Forte de S. José. 1940



FIG. 17.4 Extensão do cais 430 metros a este da última intervenção. 1962



vezes os únicos redutos de salvamento às ameaças e perigos da navegação marítima atlântica.”⁴⁴. A posição geográfica da Madeira, situada entre dois continentes, a cerca de 800 km da costa africana e a 900 km de Portugal, era uma paragem favorável às embarcações que se dirigiam à exploração da costa africana, e até mesmo para as embarcações de comércio entre a América e a Europa. Uma vez que os portos da Ilha da Madeira passavam a ser um novo ponto de comércio e transações cada vez mais frequentado por estrangeiros, surgiu a necessidade de fortificar as entradas das cidades, evitando saques e potenciais ameaças à segurança geral.

Analisando em particular o caso da cidade de Funchal, pela sua formação geológica, o elemento de chegada à cidade, o cais, surgiu de um processo de *apropriação natural* ⁴⁵. A baía de Funchal compreendia uma extensão ampla e aberta, voltada a sul, com cerca de dois mil metros entre o Ilhéu de S. José e o Forte de S. Tiago. No que diz respeito à sua configuração geológica, destacavam-se três formações rochosas que abrigavam a baía das investidas do mar e bloqueavam as rotas das navegações que viessem saquear a cidade, sendo elas as Rochas de S. João, o ilhéu da Pontinha e o ilhéu de S. José. (Figura 16)

Numa primeira fase (até 1757), o cais localizava-se “*entre terra e o Ilhéu de S. José, onde se havia instalado em 1712, o Forte da Penha de França para defesa da enseada do Ribeiro Seco.*”⁴⁶. Uma vez que os barcos eram ancorados junto ao ilhéu de S. José, vinham pequenos botes da alfândega do Funchal assistir à carga ou descarga dos navios. Este procedimento fazia da frente do Funchal um lugar de movimento intenso por força da vida económica do arquipélago, do seu comércio, turismo, clima e paisagem.

Pela intensa afluência do cais, o Governador José Silvestre Ribeiro mandou, em 1885, ligar o primitivo Ilhéu de S. José ao Ilhéu de Nossa Senhora da Conceição, constituindo esta a segunda fase da muralha acostável.⁴⁷ Em consequência da ligação realizada pela muralha, o cais viria a tornar-se num lugar mais protegido das investidas do mar, e com melhores condições para servir as embarcações. (Figura 17.1)

Esta configuração do cais terá vigorado e servido a cidade de Funchal por um longo período de tempo, até que, em 1929, dá-se a ordem de prolongar o “*molhe-abrigo através de um túnel perfurado no Ilhéu da Nossa Senhora da Conceição, ou da Pontinha, estendendo-o para leste num comprimento de 320 metros.*”⁴⁸. (Figura 17.3) A extensão do cais foi proposta em resposta ao intensivo uso dos portos atlânticos, como era o caso dos arquipélagos da Madeira, dos Açores e Canárias, durante a Primeira Guerra Mundial. A conclusão deste prolongamento dá-se em 1939. Como resultado o cais do

⁴⁴ GARCIA, Ana Catarina. *Angra e Funchal, dois portos atlânticos no contexto do império marítimo português. Análise comparativa sobre espaços, estruturas e dinâmicas*. 2016.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ PERREIRA, Eduardo. *Ilhas de Zargo*. vol.II, 1989. pp.148.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ *Ibidem*.

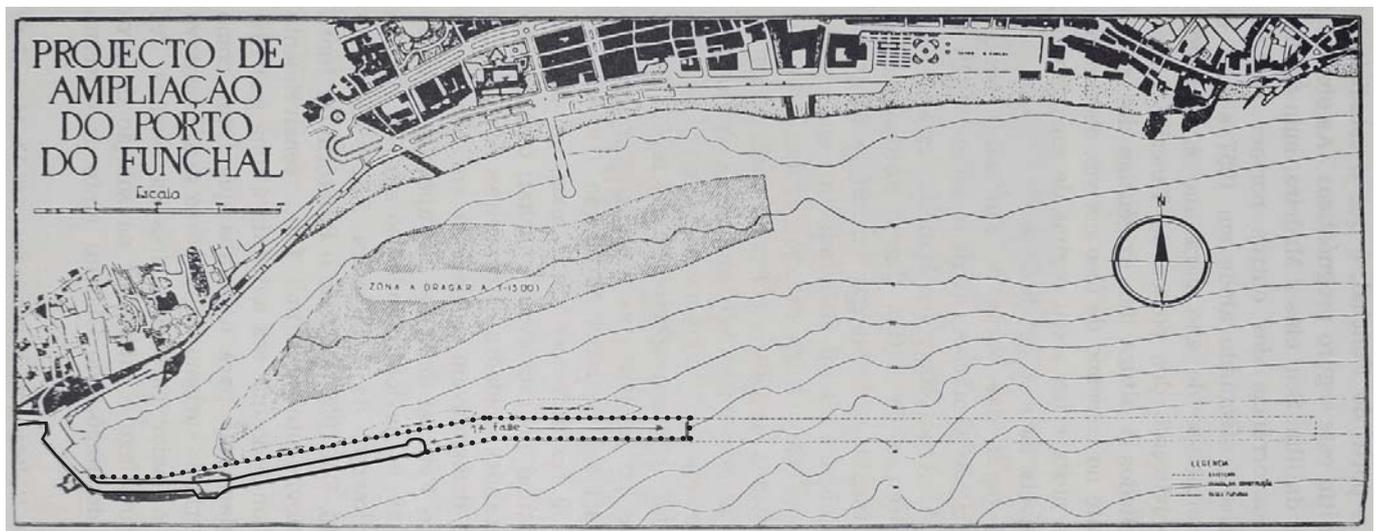


FIG. 18 Projeto de ampliação do Porto do Funchal, 1953

Funchal corresponde a uma muralha de 320 metros para lá do forte da Penha da França tendo o seu acabamento redondo.

Desde a conclusão deste prolongamento que não se deixava de falar da continuação da extensão do Porto do Funchal. O problema persistiu até que o Ministro das Obras Públicas, Engenheiro José Frederico Ulrich, em 1950, propõe o estudo de possíveis soluções para as obras a realizar. Em 1953, surge o projeto que veio a ser realizado. (Figura 18)

As diretrizes deste projeto, previam o alargamento de toda a extensão do cais de 18 para 40 metros. Esta alteração preservou a muralha do lado do mar sendo ampliada na direção da cidade. Outro ponto incidia no “*Prolongamento do molhe novo numa extensão de 430 m, sendo cerca de 110m na diretriz actual e inflectindo depois na direção de o- numa extensão de aproximadamente, 320 m;*”⁴⁹. Assim, entre o Forte da Penha de França e a quebra no cais, conta-se uma extensão de 425 metros podendo abarcar em condições ideais dois navios de 160 metros. Na outra parte da inflexão pode-se abarcar um barco com dimensões superiores a 200 metros.

As obras desta nova e última intervenção concluíram-se em 1961, preservando-se inalterável até aos dias de hoje. *As Muralhas* que foram vistas pelo pescador Necas são no fundo o resultado de uma junção de panos de parede construídos em tempos diversos. (Figura 19)

⁴⁹ *Ibidem.* pp. 155.

II.II.I PASSADO PRESENTE

O conceito *passado presente* advém da experiência narrada pelo pescador Necas quando menciona as *Muralhas da Madeira*. É a partir desse objeto que se descobre a relação do passado com o presente. No fundo, o presente vivido por Necas transporta-se para um passado que, por virtude das transformações e das *Movimentações*, torna evidente a interdependência do passado com o presente.

Este fenómeno surge quando Necas, no seu presente, vê as muralhas que compõem o Cais do Funchal. Após o estudo realizado sobre a formação do cais, surge a consciência de que as muralhas que compõem o cais, vistas por Necas em 1968, e ainda hoje evidentes, advém da construção dos Fortes de S. José e Nossa Senhora da Conceição. Estes marcos na paisagem foram os primórdios do porto do Funchal, e a sua construção é o produto das condições geográficas da ilha. Estes fortes foram implantados quase de forma natural sobre a formação rochosa que moldava o território, onde pequenos ilhéus se erguem, pontualmente, acima do nível do mar.

Numa tentativa de compreender melhor esta série de acontecimentos, a leitura do livro *Ilhas de Zargo* foi reveladora, uma vez que o livro se relaciona diretamente com as ilhas da Madeira e com o atuneiro Zargo. Nas primeiras páginas do livro é narrada a história do descobrimento da ilha e o episódio antes referido de João Gonçalves Zargo. Foi a partir desse momento que o *passado presente* se manifestou de forma visível.

Porque João Gonçalves Zargo outrora existiu, descobriu-se a Ilha da Madeira. Sobre este território, pertencente então ao império português, mandou-se construir dois fortes na Baía do Funchal, sobre as formações rochosas, para servir como cais e defesa da cidade. Por ser um importante espaço para as travessias atlânticas, expandiu-se o cais para lá do Forte de S. José, sendo possível albergar cada vez mais navios. De todos os navios oriundos de vários pontos do mundo, Zargo abarca, em 1968, neste lugar, encontrando o *passado no presente*.

*“Se um dia tiveres um filho, ele morrerá porque tu nasceste, desse crime ninguém te absolverá, as mãos que fazem e tecem são as mesmas que desfazem e destecem, o certo gera o errado, o errado produz o certo, Fraca consolação para um aflito, Não há consolação, amigo triste, o homem é um animal inconsolável.”*⁵⁰

⁵⁰ SARAMAGO, José. *op. cit.*, pp. 51.

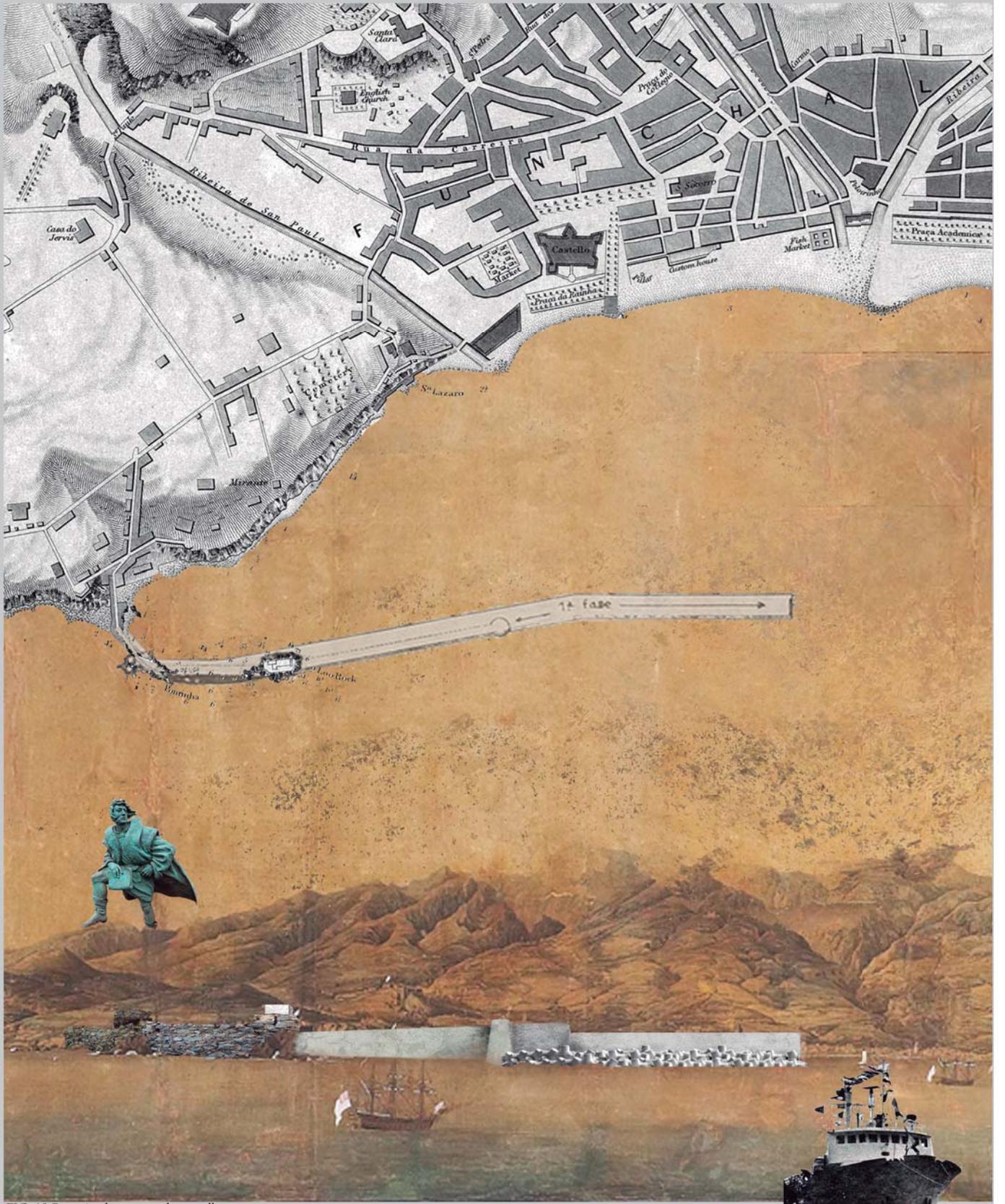


FIG. 19 Reunião de tempos da muralha

II.III OS CAMINHOS DA ÁGUA EM S.VICENTE

“Na história dos rios nunca aconteceu um tal caso, estar passando a água em seu eterno passar e de repente não passa mais, como torneira que bruscamente tivesse sido fechada, por exemplo, alguém está a lavar as mãos numa bacia, retira a válvula do fundo, fechou a torneira, a água escoá-se, desce, desaparece, o que ainda ficou na concha esmaltada em pouco tempo se evaporará.”⁵¹

⁵¹ *Ibidem*, pp.14.

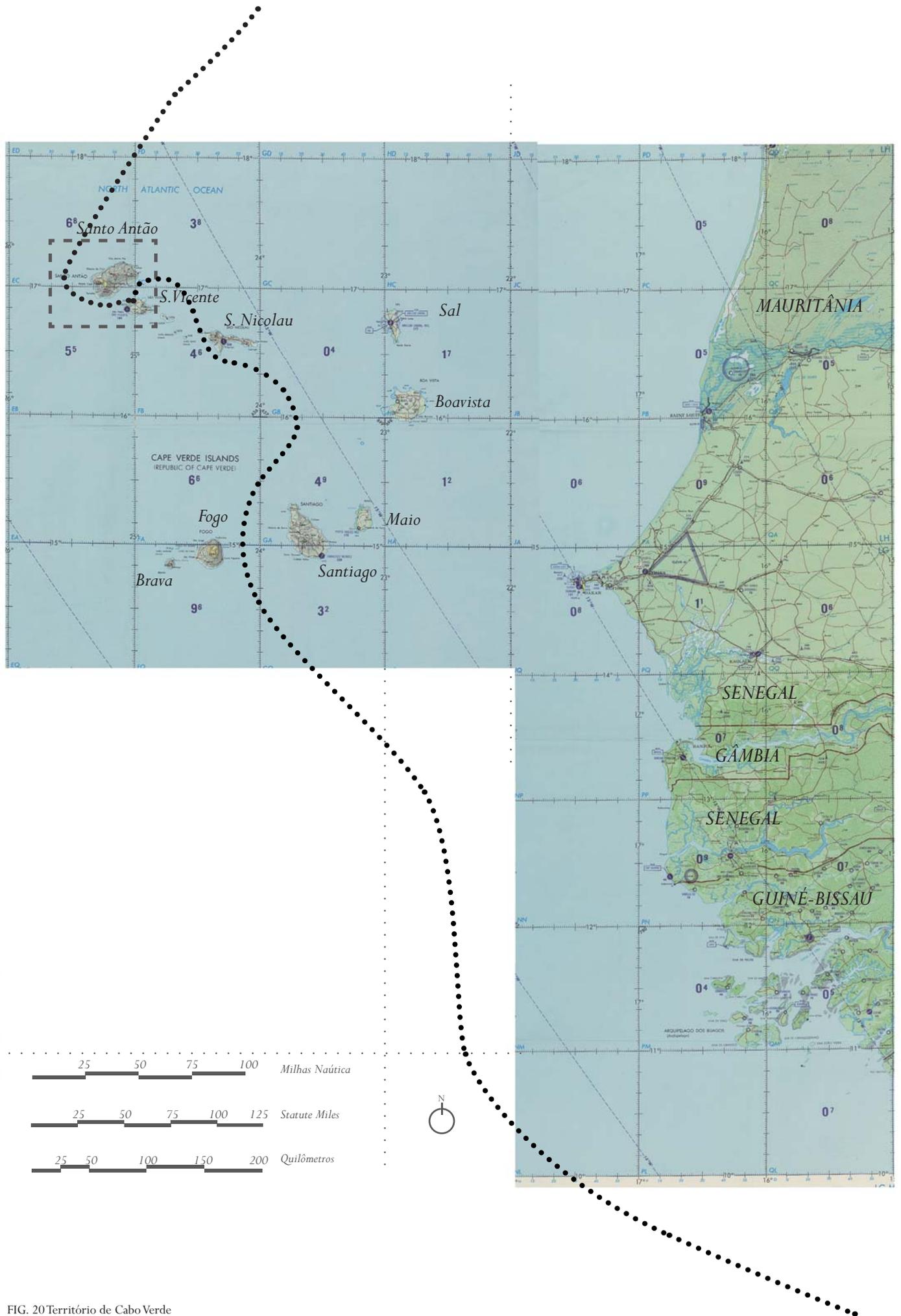


FIG. 20 Território de Cabo Verde

Após a embarcação se retirar do arquipélago da Madeira, esta navegou aproximadamente quatro dias e quatro noites até chegar a Cabo Verde. Assim que avistaram pela primeira vez as ilhas de Cabo Verde, estas “*pareciam que estavam presas às nuvens.*”⁵². Quando abarcaram no cais, tiveram oportunidade de ver a cidade e entre passeios e novas descobertas, criaram-se algumas das memórias mais impressionantes da viagem. Na Ilha de S. Vicente, na cidade da Praia, viam-se tartarugas massivas, areais infinitos, montanhas vulcânicas de cor negra que contrastavam com o azul do céu.

Das características específicas do lugar, havia um problema que tornava a habitabilidade na ilha de S. Vicente reduzida. Caracterizada pelo seu clima árido, a ilha apresentava poucos recursos de água potável. Dos diversos poços e ribeiras explorados, a água atingia valores de salinidade demasiado elevados para poder ser consumida e utilizada na agricultura. Este fenómeno foi registado pelo pescador Mário:

*“Em S. Vicente, a cidade da Praia, nem uma pinga de água caiu durante vinte e cinco anos. A gente ia a Santo Antão, a essa ilha que fica no meio das nuvens, ia-se lá, e via-se a água a correr por ali abaixo (...) os de S. Vicente iam a essa ilha buscar água de barco para fornecerem à cidade.”*⁵³

Através desta afirmação, é possível transportar a viagem para um espaço-tempo específico - o recurso hídrico destas duas ilhas. Através dos cursos da água, lança-se uma interpretação sobre o território de Cabo Verde, com base na observação *in situ* vivenciada pelos pescadores.

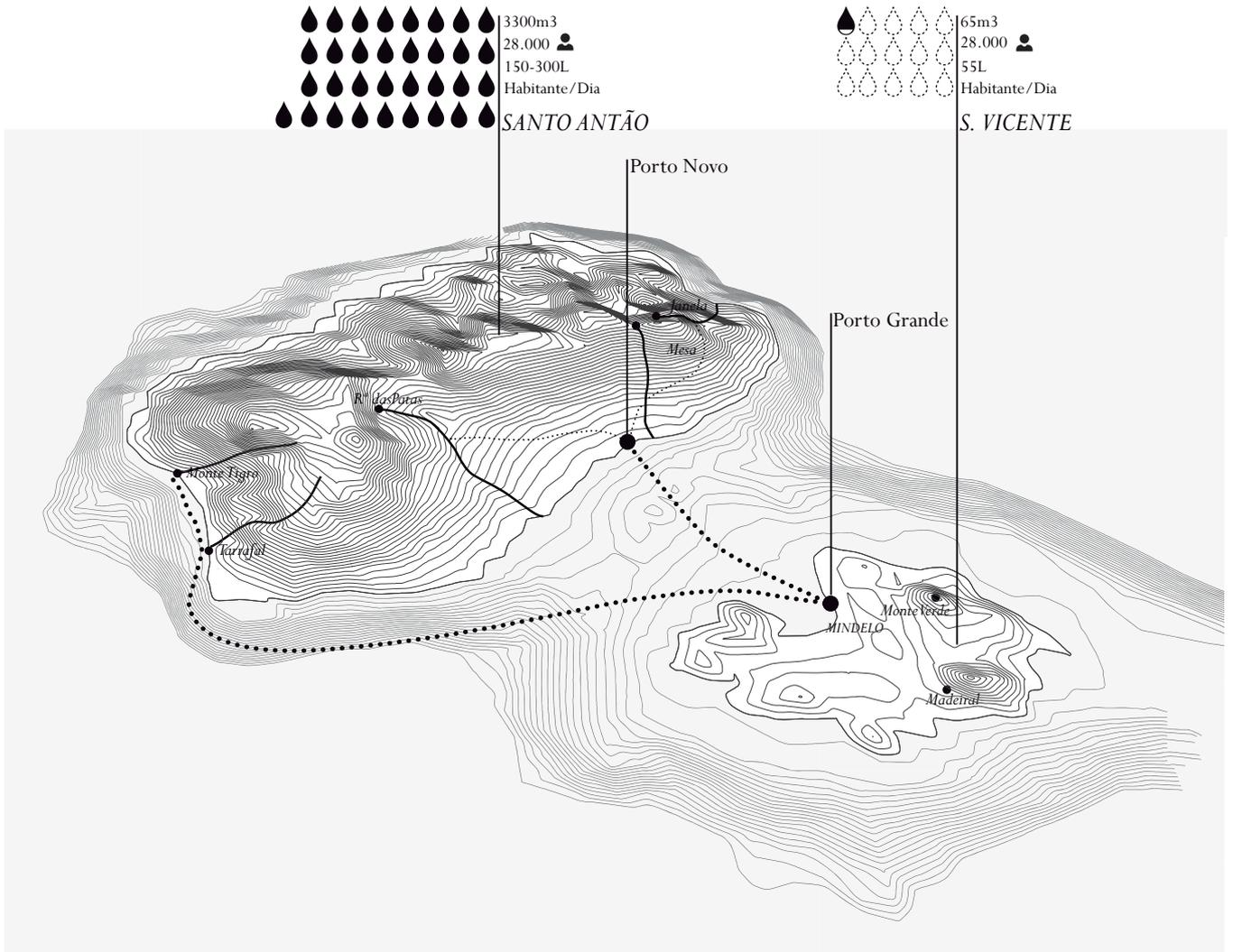
O abastecimento de água na cidade de Mindelo (S. Vicente) era um problema que precisaria de ser resolvido com a máxima urgência. A ilha, nas suas próprias fontes (Poço Alves Costa e nascentes de Madeiral, Norte e Ribeirinha) apenas tinha capacidade de arrecadar 65 m³ de água diários. Tendo em consideração que a sua população na década de 60 estimara os 28000 habitantes⁵⁴, e distribuindo igualmente a água pelos habitantes, cada indivíduo teria direito a, aproximadamente, dois litros e meio de água diariamente. Este valor não se adequava às necessidades de abastecimento populacional e industrial da ilha de S. Vicente. Foi, por isso, levado ao Conselho Superior de Fomento Ultramarino um pedido de ajuda, com vista à resolução deste problema.

Na ata “*O problema do abastecimento de Água à cidade do Mindelo e porto grande de S. Vicente*” escrita ao concelho, sob a autoria do vice-presidente de S. Vicente, Joaquim Pereira Coutinho Teixeira Duarte, começa-se por se estabelecer o consumo necessário para a cidade, no qual informa que a população necessita de 1500 m³ de água potável diários. Desta forma, fornece-se sensivelmente a cada habitante 53 litros de água diários. Este valor ainda não era o ideal comparado com as cidades vizinhas, com abastecimentos que rondavam os 150-300 litros diários por habitante, mas, numa primeira fase, seria uma meta que era necessária cumprir para o abastecimento da população. Adiantam que numa

⁵² Mário, 1º Entrevista. 16-04-2018. Viana do Castelo, Perre

⁵³ *Ibidem*

⁵⁴ CONSELHO SUPERIOR DE FOMENTO ULTRAMARINO. *O problema do abastecimento de Água à cidade do Mindelo e porto grande de S. Vicente*, 1966, pp. 188.



Esquema representativo da Ilha de Santo Antão e S. Vicente e os seus respectivos cursos de água

100m³
 Água Potavel disponível na ilha
 Água necessaria

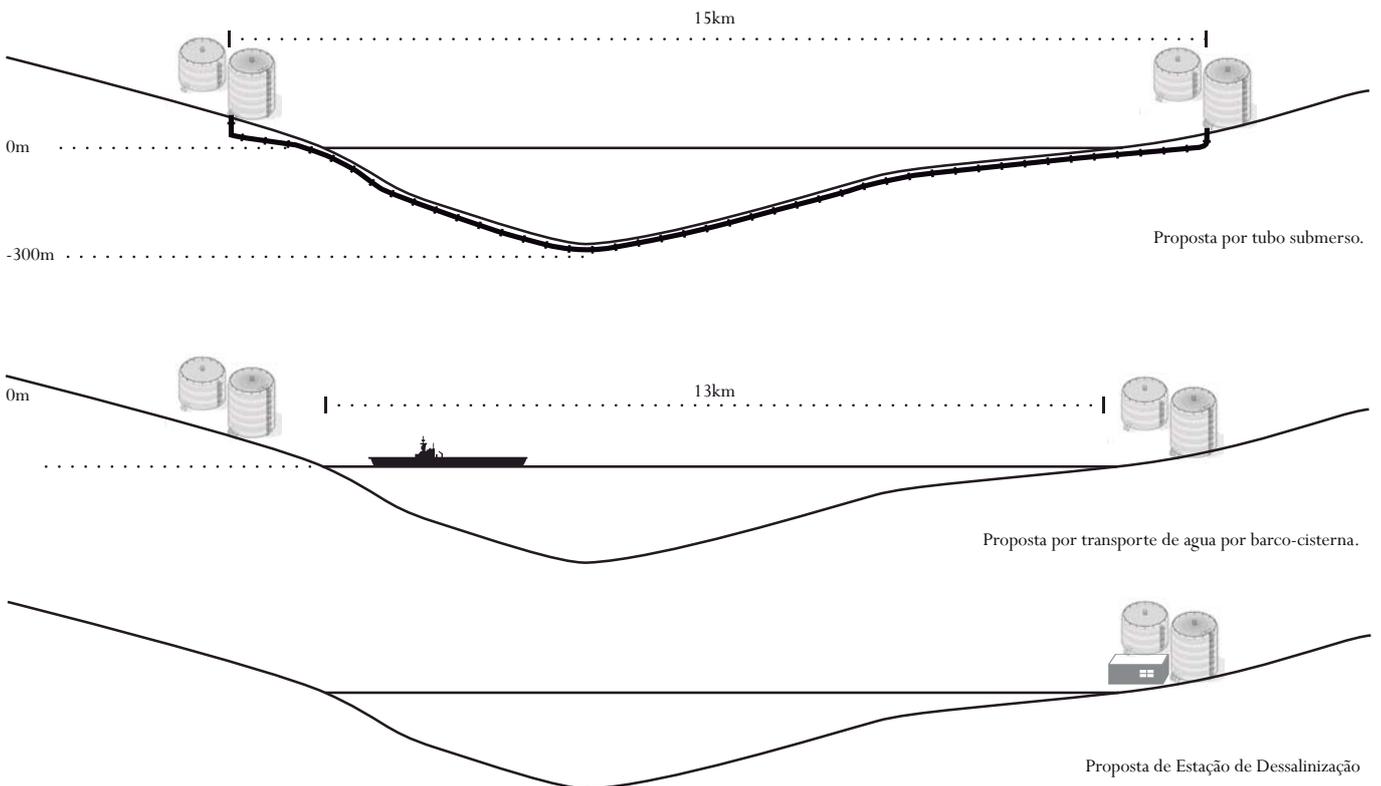


FIG. 21 Análise sobre os recursos hídricos das ilhas de Santo Antão e S. Vicente e possíveis soluções.

segunda fase, após cumprida a primeira, seria de considerar o possível abastecimento de 4000 m³ de água, tendo em conta o funcionamento do porto de Mindelo e as indústrias que trabalhavam em S. Vicente.

Após transmitido o comunicado do problema, o grupo de trabalho (composto pelo Eng. José Luís Abecasis, o 1º Tenente Mário Saraiva Pinheiro e Eng. Manuel Neto Valente) sugere as soluções possíveis de adotar para que o fornecimento mínimo, indispensável seja assegurado:

*“O problema do abastecimento de água potável ao Mindelo (S.Vicente), tem levado a decisões que vão desde procurar água no subsolo da ilha de S.Vicente até ao **transporte de água** vinda da ilha de Santo Antão – em frente da primeira e separada dela por poucas milhas de canal – até a pensar-se apenas na solução única da **dessalinização** da água do mar.”⁵⁵*

A solução de Transporte de Água era a que se praticava até à altura, mas esta era feita por particulares. Na falta do fornecimento público, os particulares negociavam a água, passando este a ser um empreendimento lucrativo para os vendedores, com muito pouco proveito para os compradores. No intuito de legitimar este processo, e procurando diminuir a inflação sobre o preço da água, propõe-se a construção de uma infraestrutura capaz de responder à escassez de água.

Na ata “*O problema do abastecimento de Água à cidade do Mindelo e porto grande de S.Vicente*”, adianta-se que a água extraída de Santo Antão, teria que “*por imposição geográfica, ser conduzida sempre até Porto Novo.*”⁵⁶. Neste sentido, o grupo de trabalho elegeu as seguintes linhas de água pela sua proximidade geográfica: Mesa, com 600 m³ de água diários; Ribeira das Pratas, com 900 m³ de água diários; e Ribeira da Janela, com 1800 m³ de água diários. Desta última linha, confirmam que não iriam recolher a água na sua totalidade, pois parte da água pertencente a esta linha era utilizada no regadio de hortas.

Depois de definidas as fontes a utilizar para o transporte de água, discute-se o meio de transporte a utilizar. Duas opções seriam possíveis para o transporte: à superfície ou em profundidade. Se a água fosse transportada à superfície, seria através de barcos cisterna, enquanto em profundidade seria através de uma conduta submarina, ligando o reservatório de Porto Novo (Santo Antão) até ao Porto Grande (S. Vicente).

A hipótese da transferência de água pelo tubo em profundidade foi rapidamente posta de parte, uma vez que os exemplos desta prática eram poucos, e nunca antes se tinha ligado um sistema deste tipo numa extensão tão longa, com quinze quilómetros. A confirmar a recusa deste sistema lê-se: “*A colocação do tubo em profundidades que chegam a atingir 350 metros afigurou-se-nos muito difícil, de segurança precária, de êxito duvidoso e preço elevadíssimo.*”⁵⁷. Desta forma optou-se pelo transporte

⁵⁵ *Ibidem*, pp. 199.

⁵⁶ *Ibidem*, pp. 200.

⁵⁷ *Ibidem*, pp. 201



FIG. 22 As mulheres de S. Vicente na Rua de Praia à espera da sua vez para conseguirem água potável.

efetuado por barco, solução utilizada pela sua rapidez de execução e custo reduzido comparado com as outras soluções.

Segundo Carlos Ramos, Diretor da Associação Água Nô's Vida, o fornecimento de água era realizado pelos “*Barcos-tanque movidos a vapor (como as embarcações: **Tarrafal**, com capacidade de 350 toneladas; o **Sagres**, com 250 toneladas; e o **Porto Santo** com 200 toneladas.)*”⁵⁸. Estes barcos pertenciam à Firma Ferro & Companhia, Lda. que tinha como objetivo o transporte e comercialização, em S. Vicente, da água de Tarrafal pertencente ao Monte Trigo, sito na ilha de Santo Antão. Até que:

*“Por volta de 1950, (com 19 158 habitantes) a Câmara Municipal de S. Vicente, sob presidência de Júlio Bento de Oliveira, compra um navio-tanque, o **Mar-Novo**, que começa a trazer para Mindelo água da Mesa no concelho de Porto Novo. O barco atracava no cais da Alfândega e uma mangueira levava a água para o depósito em terra que ficava no alto de Miramar.”*⁵⁹

Na zona chamada *Vascónia*, junto aos escritórios da Firma, encontrava-se depositada a água que era transportada pela Câmara Municipal e pela Firma. Os depósitos de Miramar continham a tão conhecida Água Vascónia. O principal objetivo era a distribuição direta até às casas das pessoas, mas pela falta de uma rede de distribuição eficaz, criaram-se novas maneiras de distribuição.

As mulheres de S. Vicente, caminhavam até à “*Rua de Praia, (...), junto à Ferro & Companhia (ou Vascónia), à espera da sua vez para o enchimento de uma lata de vinte litros de água. Um “plíça d’staçom” (um polícia da esquadra), mantendo a ordem que é o mesmo que dizer evitando encontrões, murros e cabelos arrancados... Não estava muito longe do quartel o nosso agente da autoridade, pois a “staçom” é o edifício que ali se vê de bandeira arvorada, embora fosse quinta-feira.*”⁶⁰. (Figura 22)

Outra forma de distribuição era a cargo de “*um carro de mula, transportando um reservatório de quinhentos litros, percorria as ruas da cidade fazendo-se anunciar por um toque de uma sineta. As latas de água limpa acoiravam à carroça e eram, assim, enchidas com a confiança que dava o dístico que vinha no depósito: «ÁGUA DE MESA LIMPA E FRESCA»*”⁶¹.

58 RAMOS, Carlos. Mensagem privada. 2018

59 CORDEIRO, Ana. *As fontes de S. Vicente – Notas para a história do Abastecimento de Água a Mindelo*. 2015.

60 SAIAL, Joaquim. *A História da Água em São Vicente, um valioso património de Arqueologia Industrial desprezado*. 2012.

61 FARIA, Amiro. *O Bordo é Livre*, 2013. pp. 93-94.

II.III.I CONSTÂNCIA

Constância advém daquilo que é persistente, na “*Permanência aturada na mesma disposição de espírito, no mesmo desejo, nas mesmas tenções.*”⁶². Assim associa-se esta palavra com a necessidade intrínseca que o ser vivo tem pela água.

Esta constante indispensável à sobrevivência do Ser surge ao longo da história onde as sociedades e as comunidades se implantavam nos lugares onde era presente o elemento da água. “*Todas as sociedades detêm patrimónios relacionados com a água, representados por técnicas e arquiteturas associadas ao seu modo de gerir, usar e valorizar as suas propriedades.*”⁶³

Assim, a partir do caso de estudo da água de S. Vicente, esta abordagem incide sobre a dependência de água. Neste caso específico, encontra-se um rompimento da permanência no lugar, derivado à escassez de água, considerando-se este acontecimento como uma ameaça para a vida dos seus habitantes.

*“Hoje, no quadro das mudanças climáticas que nos afrontam, discute-se a crescente escassez de água, sobretudo (...) na zona euro-mediterrânica, que viu florescer múltiplas civilizações construídas numa íntima dependência da água. (...) Hoje ameaçados de esgotamento e poluição.”*⁶⁴

No rompimento desta constância, surgem então uma série de iniciativas que resultam em alteração espaciais que facilitaram e agilizaram o abastecimento de água à cidade. A construção de um reservatório de água implicou uma alteração no espaço e, por conseguinte, na vida dos habitantes.

A cidade de Mindelo conseguiu contornar este problema graças à construção de um reservatório em Mira-Mar sendo abastecido pela ilha vizinha de Santo Antão. Este lugar passou então a ser frequentado pela população dispersa pela cidade. Passou a constituir um pequeno centro onde as pessoas se aglomeravam, uma praça onde as vizinhas se encontravam. O facto de o reservatório se encontrar relativamente perto da esquadra da polícia dá a ideia de que a sua localização terá sido pensada. Tendo as pessoas necessidades vitais por este elemento fulcral para a sua sobrevivência era comum que descatos fossem provocados. A esquadra da polícia é um símbolo de ordem e de segurança. Por isso estavam prontos a intervir caso fosse preciso.

Contudo, a água não se encontrava apenas naquele lugar, como, segundo se consta, propagavam-se para além do espaço em que este estava implantado. Os distribuidores levavam a água do reservatório num burro de carga de porta em porta. Possivelmente, existiam rotas marcadas, um percurso que fazia a água chegar aos espaços mais remotos da cidade. Nestas rotas hipoteticamente predefinidas havia vida, havia uma missão, ansiada por quem esperava em casa por água potável.

⁶² In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <https://dicionario.priberam.org/const%C3%A2ncia> [consultado em 11-01-2019].

⁶³ AA.VV., Água. Um património de Braga, Braga, CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, 2012 pp. 9

⁶⁴ *Ibidem* pp. 10

Transporte desde Monte de Trigo e Tarrafal, até S. Vicente

Passagem da água para o cais através de uma mangueira

Do cais para o depósito de água, era transportada também por mangueiras

Era colocada no depósito para servir a comunidade

O transporte para a casa das pessoas era executado com recurso a animais de carga.

Em casa, era utilizada para fins domésticos



Cais de S. Vicente



Depósito de água

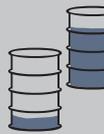


Habitação



A água era transportada para S. Vicente através de um barco cisterna, em grandes contentores cilíndricos.

Na chegada ao cais, o processo de passagem da água era feito manualmente, pelos habitantes da ilha



O depósito de água, situado no alto de Miramar, apesar de ser abastecido bastantes vezes, em pouco tempo a água tornava-se escassa

Nas habitações, a água, como necessidade básica, também se tornava escassa

Fig. 23 O constante transporte de água para a ilha de S. Tomé.

II.IV THUNNUS OBESUS EM S. TOMÉ E PRINCIPE

“Imensa tela de tons violentos, com uma agitação frenética no primeiro plano: só pinceladas grossas que não admitem minúcia, tinta atirada num gesto nervoso e a intervenção do próprio dedo para dar o movimento frenético, enquanto a tela fresca escorre, poderiam exprimir a ebulição da vida sob este sol claro que rebrilha e ofusca.”⁶⁵

⁶⁵ BRANDÃO, Raul. *Os pescadores*, In: PECHINCHA E FIGUEIREDO, *Alma Pátria – Pátria Alma*, 1985. pp. 118.

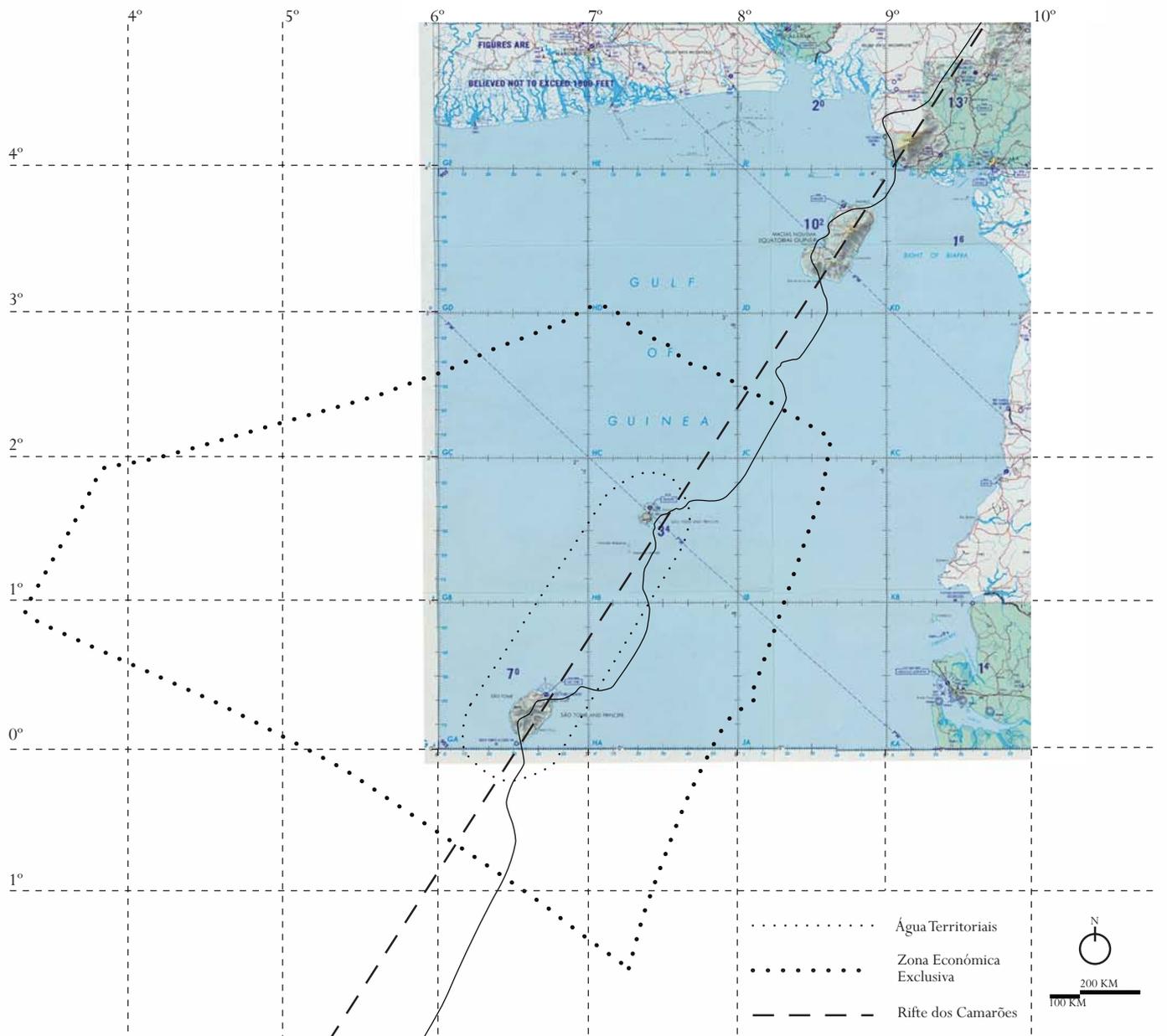


FIG. 24 Território de S. Tomé e Príncipe.

Depois de sair de Cabo Verde, a embarcação terá realizado um trajeto de aproximadamente dez dias e dez noites, contando que viajassem a uma velocidade constante de 10,5 nós ⁶⁶. A passagem da embarcação por S. Tomé e Príncipe, durou sensivelmente um mês. Terão chegado no início de setembro e partido a meados do mês de outubro. Apesar da breve paragem realizada, este era um ótimo lugar para captura dos tunídeos ⁶⁷ errantes.

A problemática de carácter espaço-temporal, pelo que se procede a um reconhecimento do lugar, através da sua especificidade, identificado por ser um lugar privilegiado para a pesca do atum. A zona de S. Tomé e o largo da Angola eram identificados como um dos melhores lugares para a pesca deste peixe.

“-Qual lhe parece mais rentável? -Sem dúvida S. Tomé e Angola.”⁶⁸

Através desta premissa, depois de se analisarem os motivos que levaram esta zona a ser reconhecida em grande parte do mundo, procede-se à identificação dos processos utilizados pelos pescadores na sua captura.

A atual República Democrática de S. Tomé e Príncipe, é um país insular localizado no Golfo da Guiné, composto por duas ilhas (a Ilha de S. Tomé e a Ilha de Príncipe). Este arquipélago está vinculado na falha geológica da Linha Vulcânica dos Camarões. Por se encontrar perto do equador, caracteriza-se pelo seu clima equatorial, quente e húmido. A condição geográfica de S. Tomé e Príncipe permite que este país tenha uma vasta área oceânica para explorar, sendo a pesca uma das maiores fontes económicas. Através da Figura 24 é possível reparar que a área exclusiva à pesca é, em grande número, superior à área terrestre. Através do comportamento do atum, e tendo em consideração os seus padrões migratórios, é possível comprovar que o arquipélago de S. Tomé e Príncipe é um lugar propício à pesca de tunídeos, como se explicará mais à frente.

O atum de eleição a ser pescado nesta viagem, era o Atum-Patudo (*Thunnus Obesus*, na nomenclatura científica) ou, como os ingleses o chamavam, *Atum-de-olho-grande*. Independentemente da espécie que se fisesse, todo o atum entrava para os porões.

“Na nomenclatura popular algarvia e dentro dos respetivos tamanhos comerciais, um Atum corresponde a dois Atuarros, a quatro Albacoras e a oito Cachorretas, em que os Atuns, propriamente ditos, são peixes com mais de cem quilos, os Atuarros de cinquenta a cem, as Albacoras de quinze a trinta e cinco e as Cachorretas até quinze quilos.”⁶⁹

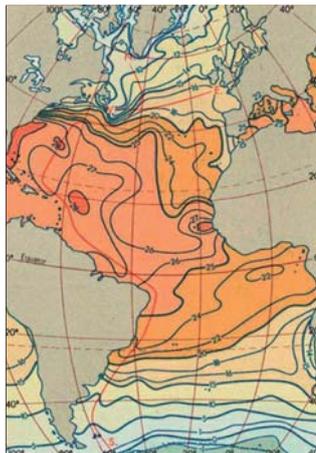
⁶⁶ Nó: [Marinha] Unidade de medida de velocidade de uma embarcação, equivalente a uma milha náutica por hora. In Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <https://dicionario.priberam.org/N%C3%B3> [consultado em 03-12-2018].

⁶⁷ Tunídeo: [Ictiologia] Família de peixes teleosteos da qual fazem parte as várias espécies de atuns. In: Infopédia (Dicionários da Porto Editora) [em linha], 2018, <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/Tun%C3%ADdeos> [consultado em 03-12-2018].

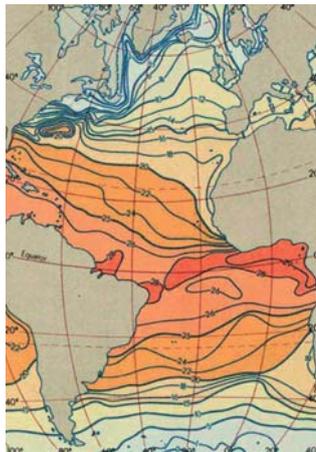
⁶⁸ FREITAS, Mimoso. “Angola tem enormes possibilidades na pesca do atum”. In: Jornal do Pescador, novembro 1968, pp.39.

⁶⁹ IDEIAS, Alberto. “Os Peregrinos do Mar”. In: Jornal do Pescador, dezembro 1970, pp.51-52.

Temperatura da superfície do Atlântico
Verão



Temperatura da superfície do Atlântico
Inverno



Salinidade da superfície do Atlântico
Verão



Salinidade da superfície do Atlântico
Inverno



Escala 1/25000 | Secção do Oceano
Escala 1/1000 | Zargo
Escala 1/50 | Thunnus Obesus

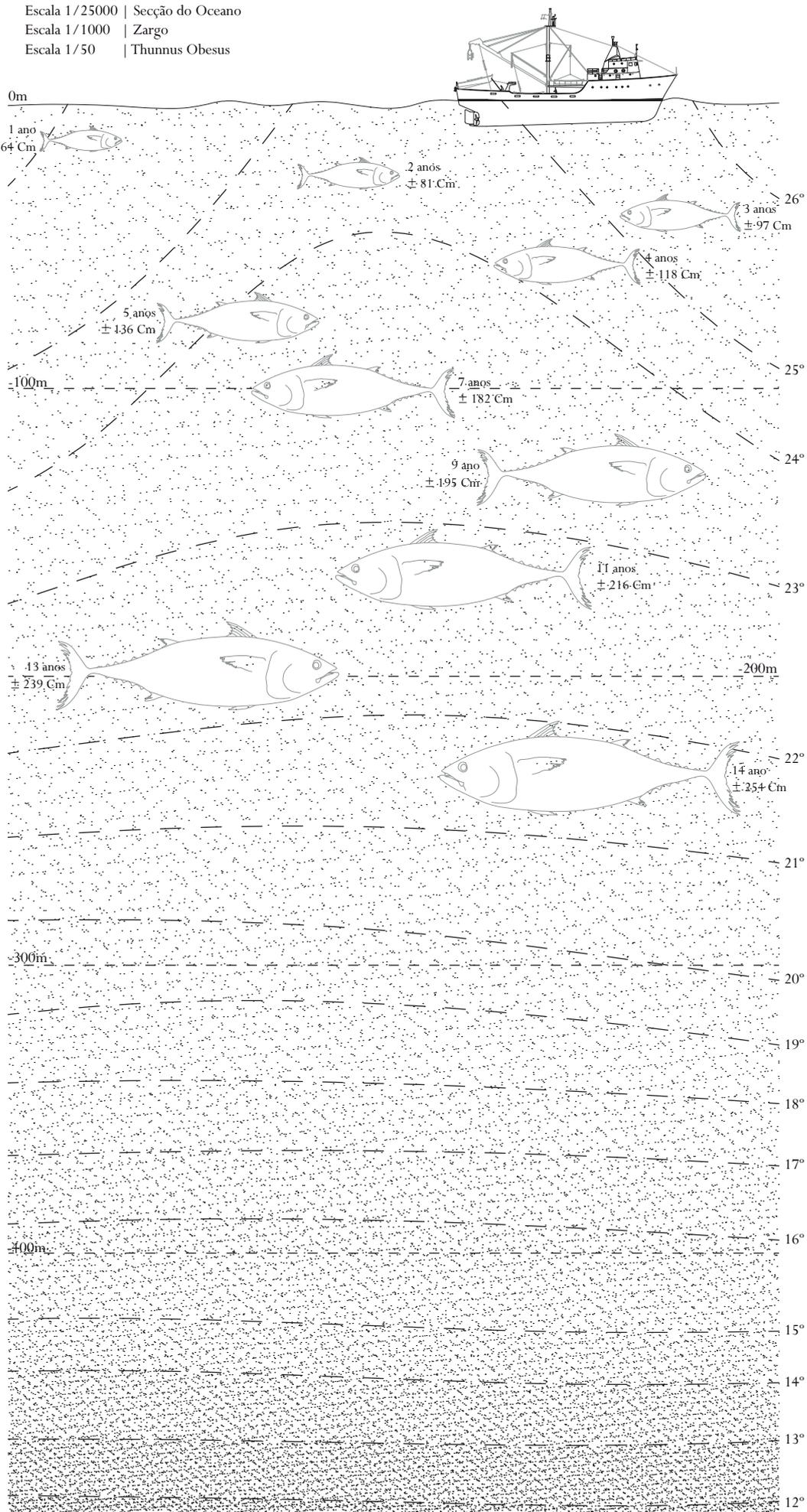


FIG. 25 Relação do atum com o oceano.

O Atum-Patudo caracteriza-se pela “sua coloração amarela forte na primeira barbatana dorsal; as barbatanas dorsais e anais são de cor amarelo claro”⁷⁰. Pode alcançar até dois metros de comprimento na vida adulta e pesar até 170 kg. O Atum-Patudo jovem habita inicialmente à superfície do oceano, e o atum adulto pode habitar até 250 metros de profundidade. (Figura 25)

Apesar de esta espécie de atum ser de excelência, outras espécies foram também capturadas das quais se destacam: o Atum-Albacora, o Atum-Voador e o Atum-Gaiado. Estes são os atuns que, enquanto estão em desenvolvimento, deslocam-se de forma errática em cardumes compostos por diversas espécies. O atum, “ao invés dos outros peixes, não é um animal de sangue frio”⁷¹, por isso, a sua distribuição espacial no Oceano Atlântico corresponde às zonas de clima tropical, quente e húmido.

O atum resiste a diferenças de temperatura entre o seu corpo e o meio envolvente de 8 °C. A temperatura da água onde o atum pode ser descoberto pode variar entre os 13 °C a 29 °C, sendo a faixa ótima variável entre 17 °C e 22 °C ⁷². Estes peixes procuram sempre água com “temperaturas superiores a +18 °C e de salinidade média de 38%.”⁷³.

Através da cartografia produzida pelos Serviços topográficos do Exército Polaco (1969), destaca-se a zona equatorial como a que tanto no inverno como no verão atinge temperaturas mais altas e, ao mesmo tempo, onde os níveis de salinidade se registam mais altos. Estas condições faziam da zona oceânica tropical (onde se inclui o arquipélago de S. Tomé e Príncipe) abundante em atum. Desta forma, reconhece-se a habitabilidade do atum e os espaços que este pode percorrer.

Neste sentido, apos a descrição do espaço do atum, surge o estudo sobre o *espaço de trabalho* dos pescadores enquanto realizam a atividade da pesca do atum. Do conjunto de formas de pescar atum a técnica adotada durante a campanha realizada a bordo da embarcação Zargo foi a da *cana e isca viva*.

Este sistema de pesca consiste em alimentar um cardume de atum que se encontre perto da embarcação. Lança-se o isco vivo para água, tais como sardinhas, lulas e outros peixes de pequenas dimensões, e o atum permanece perto do barco. No frenesim gerado pelo atum devorando os iscos, lançam-se iscos artificiais - anzóis camuflados em forma aparente de peixe.

O atum, na confusão gerada pela abundância de alimento e pela sua necessidade de se alimentar morde o isco artificial, para posteriormente vir a morrer. O pescador Necas lembra-se de os seus colegas dizerem que “o bom pescador era com um atum no mar, outro no ar e outro a cair no porão.”

Um homem tinha a força suficiente para içar no ar um atum com cerca de 30 a 50 quilos. Se o atum fosse demasiado grande ou pesado para a força de um só homem, outro homem com um arpão, trazia o atum para dentro da embarcação.

⁷⁰ DIAS, Maria. *Guia de Identificação dos atuns do atlântico*. 2008, pp. 16.

⁷¹ DEIAS, Alberto. op. cit., pp.51-52.

⁷² FAO. *FAO Species catalogue – An annotated and Illustrated catalogue of tunas, mackerels, bonitos, and related species known to date*. 1983, pp. 88-89.

⁷³ DEIAS, Alberto. op. cit., pp.51-52.

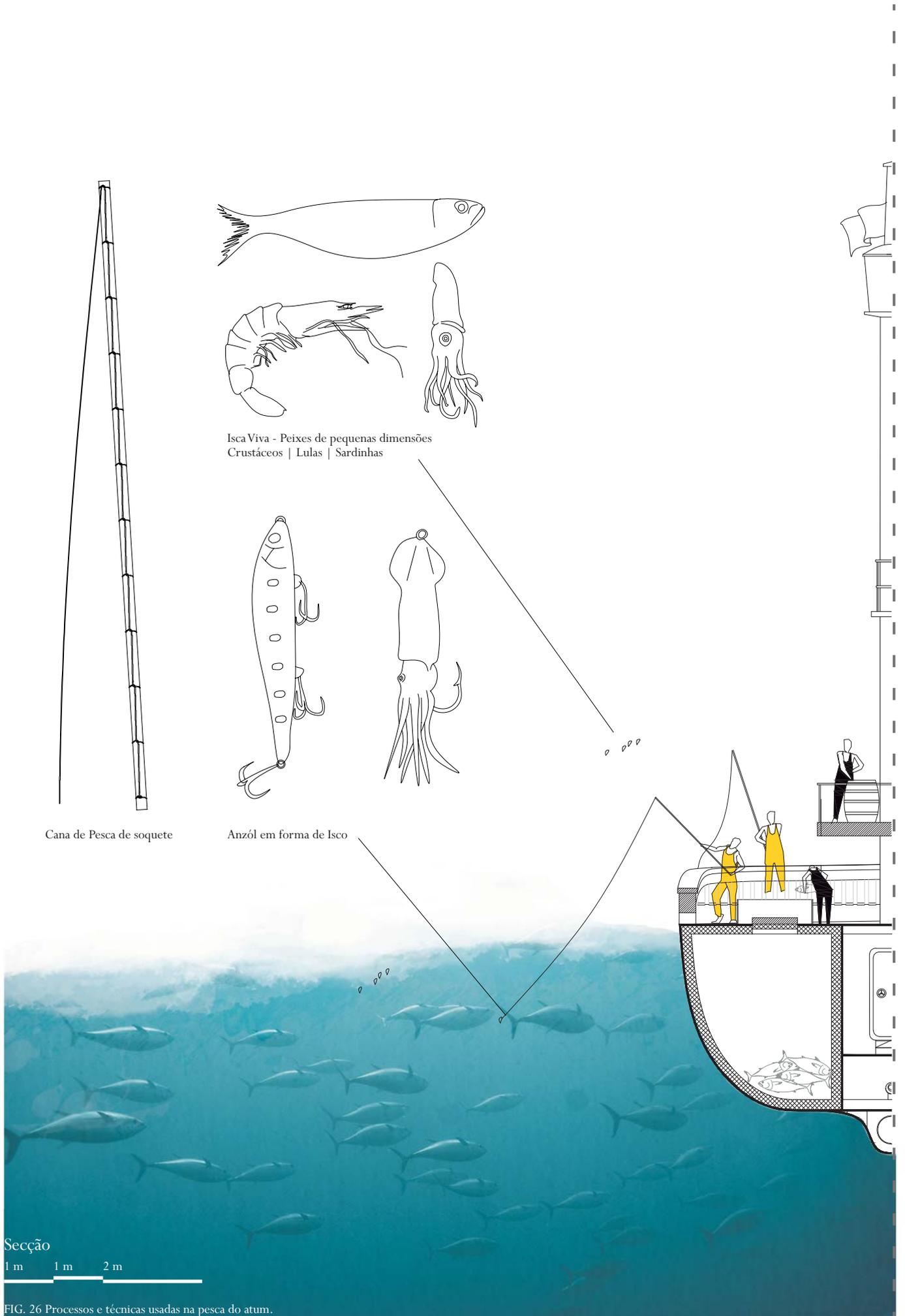


FIG. 26 Processos e técnicas usadas na pesca do atum.

No convés estavam vários homens que limpavam o sangue que o atum trazia e armazenavam-no nos porões juntamente com a salmoura. O atum era içado e atirado para o chão do convés. Contorcia-se e batia com a cauda no chão produzindo um forte ruído. Acima deste, ouviam-se os gritos dos pescadores. Pedidos de ajuda para içar o atum, reparos e correções eram feitas num tom elevado. A pesca do atum era uma atividade ruidosa, executada por movimentos rápidos e numa intensidade elevada.

II.IV.I PRODUÇÃO

Após a análise sobre a pesca do atum, surge a possibilidade de aprofundar o estudo no sentido da produtividade, e na forma de esta poder ser o agente operador de transformações espaciais. Neste sentido, *produção* tende a incidir sobre a forma em que o homem despende o seu tempo individual, com o intuito de o tornar num produto ou serviço. Segundo esta premissa, lança-se a hipótese de considerar a produção como um dos agentes transformadores de espaço.

Como já foi mencionado em *dia a dia*, segundo Henri Lefebvre, o quotidiano divide-se entre aquilo que surge imposto pelo corpo e pelo que é solicitado de uma condição social.

“O quotidiano é simultaneamente o lugar de . . . , o teatro para . . . , e o que está em jogo no conflito entre grandes e indestrutíveis ritmos e os processos impostos pelas organizações socioeconómicas de produção, consumo, circulação e habitação.”⁷⁴

Desta forma, a viagem experienciada pelos pescadores Necas, Mário e Capitão Jorge Gonçalves, assim como a restante tripulação, é influenciada pelos seus ritmos próprios e pelos ritmos e processos que derivam das obrigações coletivas, do trabalho e da produção.

No contexto desta investigação, estes **ritmos** eram influenciados pelo ritmo do cardume. Como o atum é um peixe migratório que circula em grupo, os cardumes surgiam em ritmos desfasados, obrigando a que os pescadores e a navegação se ajustassem ao seu movimento. Assim que um novo cardume fosse encontrado, era o dever dos pescadores de o pescar, até que este dispersasse ou entrasse no barco. Esta tarefa podia levar várias horas a ser concluída. Em algumas ocasiões, os pescadores viam-se obrigados a pescar em horário noturno. Para que tal acontecesse, era necessário que os pescadores dispusessem do seu tempo individual de forma a aplicarem-no de forma *produtiva*. Rejeitavam assim as horas de sono para o bom proveito da pesca.

Atendendo ao estudo do espaço dedicado ao trabalho e à produção, Lefebvre considera que:

“O espaço do trabalho resulta, portanto: de gestos (repetitivos) e atos (seriais) do labor produtivo, mas também e cada vez mais da divisão (técnica e social) do trabalho.”⁷⁵

Com isto, o autor explica que o espaço de trabalho é influenciado pelos movimentos dos corpos, e dos instrumentos associados a eles, podendo tratar-se de um trabalho *in situ*. O espaço é, neste sentido, definido pela ação que descreve o *labor*. No contexto desta investigação este espaço diria respeito ao convés e ao movimento dos pescadores, das canas e do atum.

Contudo, o autor refere que o espaço de trabalho resulta também *e cada vez mais da divisão*. Ou seja, o espaço de trabalho encontra-se também determinado pela divisão espacial que separa as ações ligadas ao trabalho. Nos termos desta investigação, a divisão pode enquadrar a deslocação do barco.

⁷⁴ LEFEBVRE, Henri. *Rhythmanalysis – Space, Time and Everyday Life*. 2007, pp.73. [Tradução livre do autor.]

⁷⁵ LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. 2006, pp.153.

A movimentação do barco entre as paragens para realizar a faina também se encontram ligadas ao espaço de trabalho, pois o autor não as coloca de lado. Assim considera-se o espaço de trabalho o conjunto de lugares dedicados à faina - o convés, os pescadores, as ilhas da Madeira, Cabo Verde, S. Tomé e a costa de Angola – e à *divisão* – a deslocação de barco pelo território marítimo.

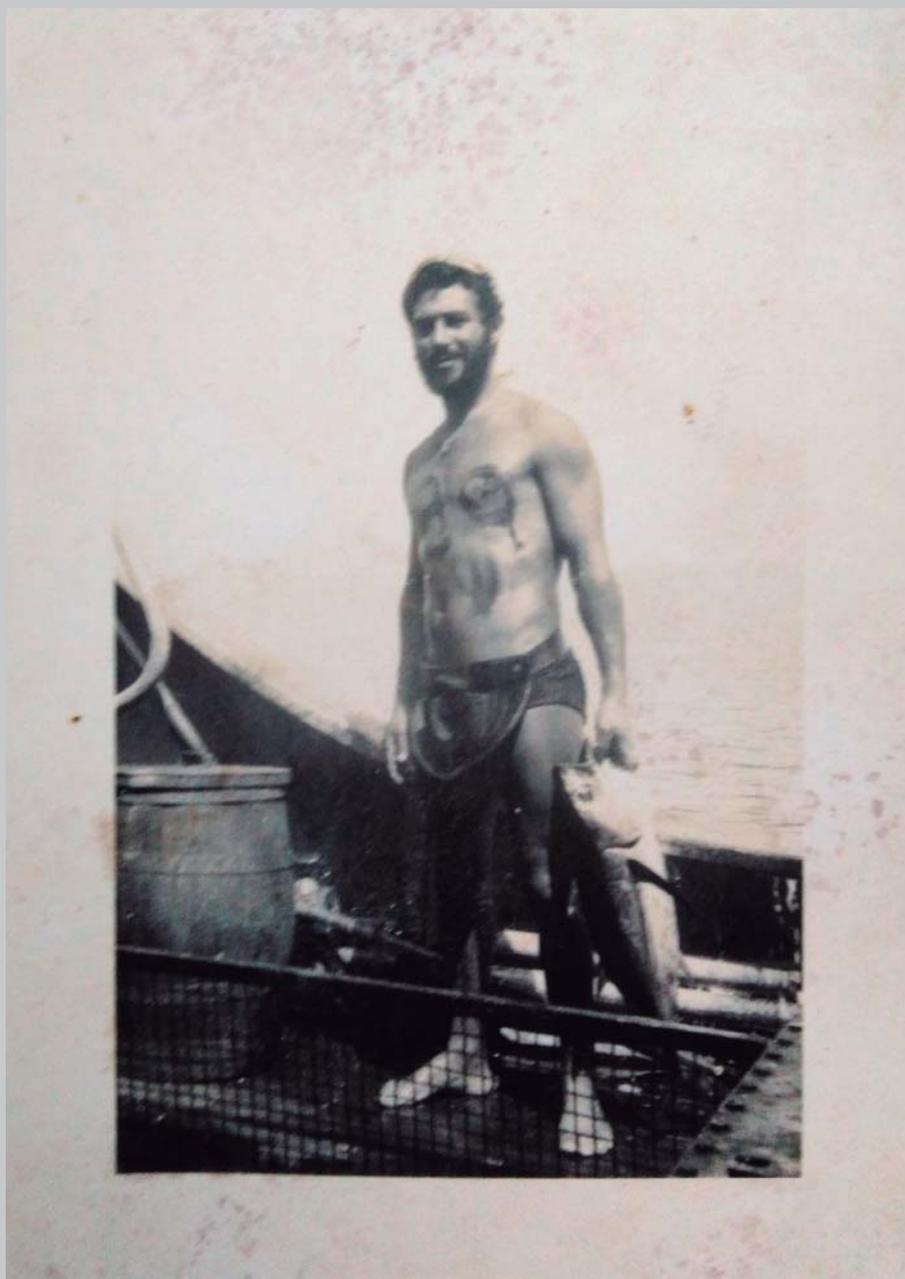


FIG. 27 Pescador Necas amarrando um atum com uma mão.

II.VIII MARITIMISMO NA BAÍA DOSTIGRES

“O mais importante para a política social do Estado autoritário seria fixar e concentrar as populações em colectivos arquitectónicos asseados e pitorescos; deter a mobilidade dos pescadores e agregá-los em bairros cuja ordem do casario sugerisse que o Estado conseguira impor uma certa higiene social às populações marítimas.”⁷⁶

⁷⁶ GARRIDO, Álvaro. *O Estado Novo e as pescas: a recriação historicista de uma “tradição marítima nacional”*. 2008, pp. 108.



FIG. 28 Diogo Homem, A chart of the Southern Atlantic Ocean. 1558.-

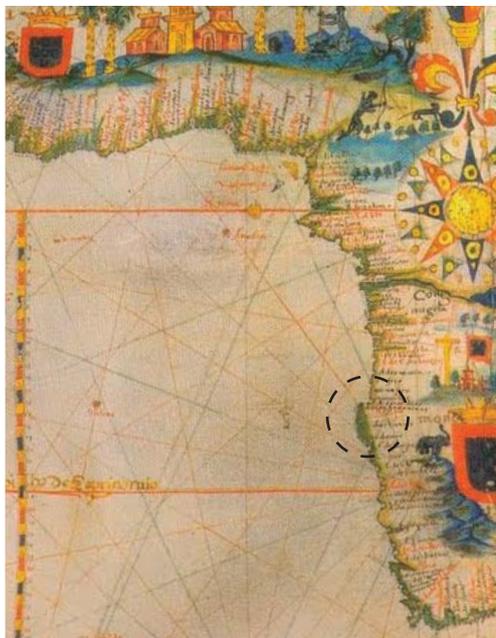


FIG. 29 António SANCHES, A Portuguese Map of the World. 1623.

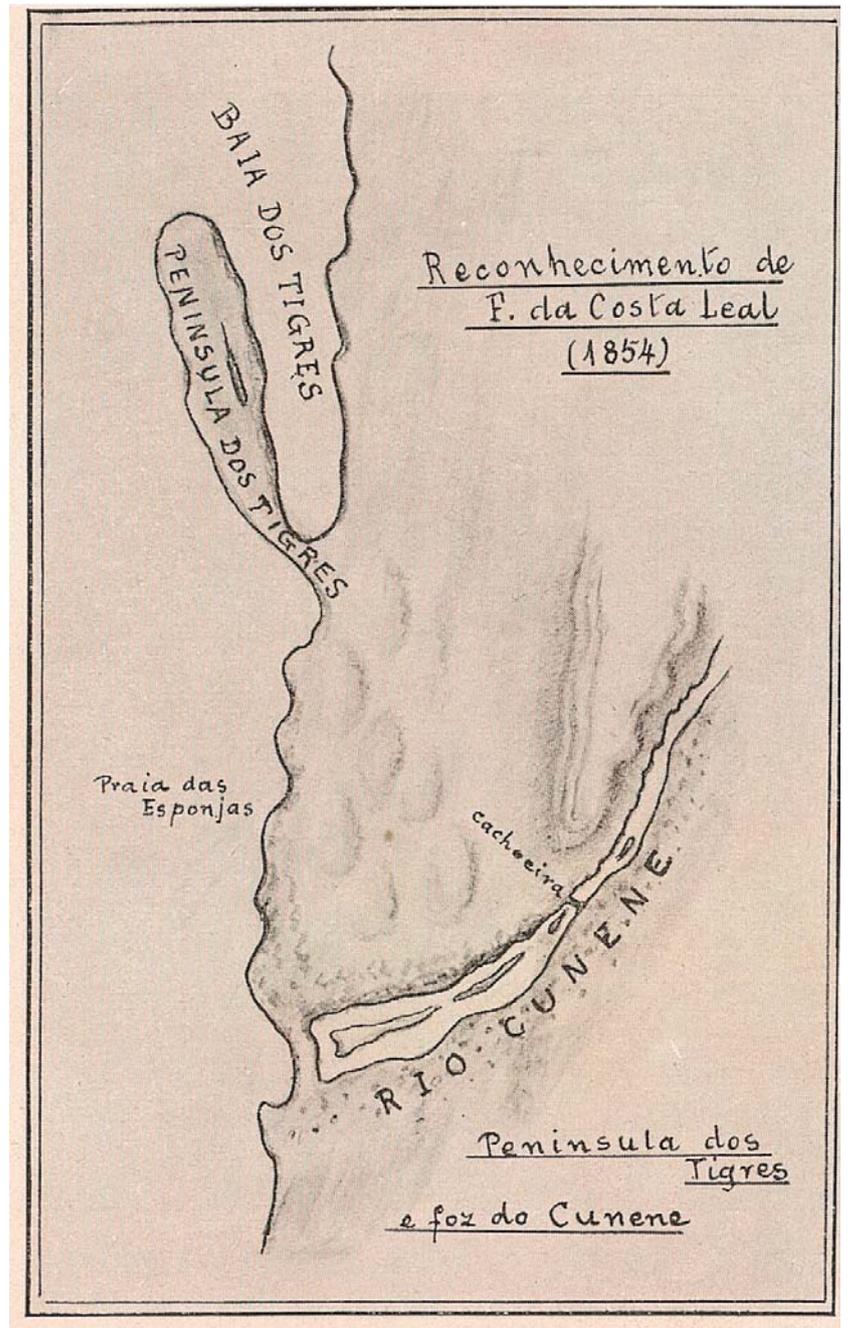


FIG. 31 Fernando da Costa Leal, Reconhecimento de Baía dos Tigres.



FIG. 30 Tenente-coronel Pinheiro Furtado, Carta Geográfica da Costa Ocidental da Africa. 1790.

Depois da embarcação sair de S. Tomé e Príncipe, navegaram ao longo da costa de Angola, parando em várias cidades como Cabinda, Baía Farta, Lobito, Benguela, Luanda. Neste espaço, explora-se a última paragem da viagem realizada, na Baía dos Tigres. Alguns dos tripulantes tiveram oportunidade de sair da embarcação para trazerem mantimentos. Os pescadores Necas e Mário não foram. Não foi possível determinar uma razão extraordinária para não terem saído da embarcação. O porto de Baía dos Tigres foi um importante porto dedicado à pesca e, pela sua história particular, procede-se a uma análise da sua formação, refletindo sobre as pescas portuguesas antes, durante e depois do Estado Novo.

Neste local, que pouca possibilidade oferecia à habitabilidade terrestre, desenvolvia-se um porto com grande diversidade de pescado, reconhecido por portugueses e por outras nações com maior desenvolvimento no sector das pescas, como era o caso da Rússia, do Japão, entre outros.

“A baía dos Tigres, que é o porto mais meridional de Angola, é formada por uma longa restinga de areia, lançada quási na direção N-S, e ligada ao continente africano por um delgado istmo da mesma natureza, resultando esta conformação natural do depósito das areias transportadas pelo rio Cunene.”⁷⁷

Esta breve, mas ainda precisa, descrição demarca bem a composição do território em análise. Esta pequena insua composta por areia, *“terá sido visitada pela primeira vez por Diogo Cão em janeiro de 1484.”⁷⁸*

Ao longo do tempo, a designação da Baía dos Tigres foi mudando. Primeiramente, Diogo Cão intitulou àquele território o nome de Manga-das-Areias. Esta designação apareceu na carta desenhada por Diogo Homem em 1558 e referia-se à reentrância, localizada impropriamente a norte do Cabo Negro. Mais tarde, no mapa-múndi de António Sanches (1623) surge a designação Manga-das-Areias, localizada, desta vez, corretamente a sul do Cabo Negro. Em 1790, na *Carta Geográfica da costa Ocidental de África*, desenhada pelo Tenente Coronel Pinheiro Furtado, a restinga da baía é composta por duas ilhas, nitidamente separadas do continente, desta vez designada por Ilha dos Tigres. Apenas em 1854, o Governador de Mossâmedes, Fernando da Costa Leal, ao visitar a baía, aponta concretamente a dimensão e a configuração da baía.⁷⁹

“Esta vasta baía, que tem de largura seis milhas e meia, e dezoito de comprimento, é limitada a Leste por grandes dunas de areia, cuja máxima altura acima do nível do mar será de 8 a 9 palmos, e oferece um bom abrigo às embarcações de qualquer lote. A baía é muito abundante de peixe, sobretudo de baleias, como tivemos ocasião de observar.”⁸⁰

⁷⁷ DIAS, Gastão Sousa. *A Baía dos Tigres*. 1939, pp. 11.

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ Este parágrafo transcreve aquilo que está escrito por Gastão Dias no Caderno Colonial n°53, pois não foi possível averiguar com detalhe a inscrição da Baía dos Tigres nos mapas de Diogo Homem e António Sanches.

⁸⁰ DIAS, Gastão Sousa. *op. cit.*, pp. 13.



FIG. 32 Domingos Rebelo, "Família Piscatória". 1955



FIG. 33 Vista da cidade de Baía dos Tigres. Década de 60.

Nas cartografias inglesas, a *Baía dos Tigres* era chamada de *The Great Fish Bay*,⁸¹ pelas suas características marítimas. Nesta zona do atlântico, devido à convergência de água quente (Corrente da Guiné) com água fria (corrente de Benguela), abundavam peixes oriundos de diferentes partes do oceano. Por esta razão se considerava que na baía se deveria construir uma pequena povoação que garantisse o controlo e aproveitamento deste fenómeno natural.

O primeiro assentamento, sobre o qual não existe muita informação, parte da descrição de Duarte Pacheco Pereira (Séc. XVI) em *Esmeraldo Situ Orbis*:

*“Em certos tempos do ano vem aqui do sertão alguns negros pescar, os quais fazem casas com costelas de baleias cobertas de sebes do mar, em cima lançam areia e ali passam sua triste vida.”*⁸²

A Baía dos tigres, por se tratar fundamentalmente de um terreno arenoso, sob um clima desértico, representava graves problemas de habitabilidade, pela falta de água e de vegetação. Por este motivo, é difícil determinar rigorosamente o processo de crescimento da Baía. Segundo o Boletim Geral do Ultramar nº 396, em 1862 surgiram as primeiras tentativas de ocupação da baía, e, em 1894, contavam com sete casais europeus e duzentos indígenas para iniciar a habitação. Em 1958 a população aumentou em 250 e 900 respetivamente.

*“a impressão que se tem ao desembarcar nos Tigres é, ao contrário de antigamente, a de que vingou com plenitude a esforçada tentativa dos colonos de ali se fixarem. E vingou bem: os Tigres vão crescendo, vão afundando cada vez mais as suas raízes, construindo e erguendo para o futuro.”*⁸³

Deste excerto, retirado da notícia sobre a visita do Governador Geral de Angola à Baía dos Tigres, nota-se que o panorama da Baía havia mudado substancialmente. Esta nova imagem narrada pelo Boletim Geral do Ultramar parece estar ligada ao movimento das políticas de Propaganda do Estado Novo, alusivo ao *maritimismo*.⁸⁴ Esta construção discursiva, tende em dignificar e glorificar o ofício ligado à pesca.

A pintura de Domingos Rebelo (1955) (Figura 32), encomendada pelo Oligarca das pescas, Henrique Tenreiro, tinha o objetivo *“de enaltecer a obra de assistência à gente do mar. Realista e eloquente, o grande óleo deveria glorificar a obra social da Junta Central das Casas dos Pescadores e o próprio «Estado corporativo.»*

⁸⁵. Do ponto de vista simbólico, este fresco revela muitos pormenores que se encontram ligados à proliferação da ideia de nacionalismo marítimo. Ao centro, o pescador representado numa figura austera e séria. Do seu lado esquerdo, encontra-se a *gente do mar*, as pessoas que dedicam a vida ao

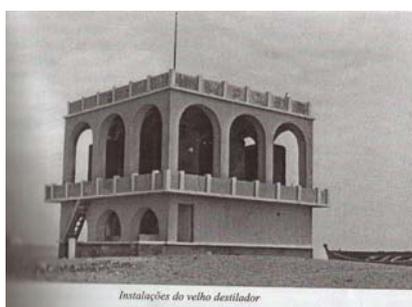
⁸¹ *Ibidem*

⁸² *Ibidem*, pp. 11.

⁸³ AGÊNCIA GERAL DO ULTRAMAR. Boletim Geral do Ultramar. 1958, pp. 173.

⁸⁴ GARRIDO, Álvaro. *O Estado Novo e as pescas: a recriação historicista de uma “tradição marítima nacional”*. 2008, pp. 101. **Maritimismo** reflete, segundo o autor, *“um exercício hermenêutico assente num inventário de ideias e imagens (ou representações) cunhadas pelo Estado em torno da sua própria intervenção no domínio das pescas.”*

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 105.



Instalações do velho destilador



O Hospital de S. Martinho dos Tigres. Note-se a construção em cima de arcos para deixar passar as areias livremente.



Procissão na vila - 1960



Vista lateral da Igreja de S. Martinho dos Tigres.



S. Martinho dos Tigres, com três aviões na pista.



FIG. 34 Atlas de imagens da década de 60 e 70.

mar e à pesca, a “classe piscatória”. Perto da praia, vêem-se as edificações que haviam sido construídas para os pescadores e as suas famílias, *as obras sociais das pescas*. Erguiam pequenos bairros dedicados aos pescadores e escolas para os seus filhos. Do outro lado, os asilos para idosos, os postos médicos e as farmácias. Ao fundo da pintura, um iceberg retrata os perigos que os pescadores encontram no mar, sendo estes exemplos de coragem e bravura.

Em parte, a Baía dos Tigres assemelha-se a este retrato da propaganda marítima. A cidade tinha crescido, a sua população tinha aumentado e haviam vencido o problema do abastecimento da água.

*“Canalizar, pois a água do Cunene, é além de um acto de Humanidade para com aqueles que (...) em louca aventura, aportaram, há seis dezenas de anos, a esta baía e nela fixaram uma colonização heróica que tem sabido resistir às inclemências formidáveis que a vida aqui origina.”*⁸⁶

A cidade começava a organizar-se de uma forma particular, desenvolvendo-se nas laterais de uma pista aérea construída em 1957. *“De um lado encontra-se a igreja, um cinema, um prédio com tanques de óleo de peixe e uma torre de água. Do outro lado: uma escola, um hospital, uma agência dos correios, uma padaria e prédios administrativos. Da faixa de descolagem, uma rua serpenteia pelo cemitério com sua pequena capela até às fábricas no ponto mais distante da ilha.”*⁸⁷

No que respeita à habitação, era possível distinguir duas tipologia. Por um lado, observava-se a tipologia de habitação que pertencia às pessoas com maior poder, como os chefes das empresas. Estes viviam em grandes casas amarelas e cor de rosa, com varadas de grandes dimensões, com vegetação ao redor e, por vezes, com canteiros de flores. Os pescadores e as suas famílias, por sua vez, viviam numa rua secundária, em longos loteamentos, em casas pintadas de amarelo. Peculiarmente, todas as edificações se encontravam erguidas do solo sobre pilares. Assim, a areia que era arrastada pelo vento podia circular livremente no solo, evitando a sua acumulação no interior das casas.

A norte do núcleo principal, a zona de residência e edifícios públicos, encontravam-se as fábricas de óleo de peixe e de conservas. Também nessa zona se encontrava o cais onde a embarcação Zargo abarcou. *“Consideram a Baía dos Tigres como o melhor e mais vasto porto da costa ocidental africana, riquíssima em peixe e podendo abrigar 5000 navios.”*⁸⁸ Junto do cais, erguem-se na paisagem as chaminés das fábricas do processamento do peixe e das indústrias de óleo e conserva.

Com a queda do poder do Estado Novo em 1974, e com a vitória dos independentes angolanos na guerra do ultramar, Portugal afastou-se de todas as colónias que tinha a seu proveito. Este acontecimento marcou a fase de declínio da Baía dos Tigres. *“As centenas de habitantes da ilha, no qual*

⁸⁶ DIAS, Gastão Sousa. *op. cit.*, pp. 23

⁸⁷ FRAUENSTEIN, Esther. *Ghost Island*. 2014, pp. 55 [tradução livre do autor].

⁸⁸ DIAS, Gastão Sousa. *op. cit.*, pp. 10.



Legenda:

- 01 | Pista de pouso e decolagem
- 02 | Tanque de óleo de peixe
- 03 | Cinema
- 04 | Igreja
- 05 | Cadeia
- 06 | Reservatório de água
- 07 | Escola
- 08 | Hospital
- 09 | Pastelaria
- 10 | Administração
- 11 | Campo de Futebol
- 12 | Habitações

Ortofotomapa de Baía dos Tigres



01 | Veduta a partir do mar



02 | Tanque de óleo



03 | Veduta a partir da pista



04 | Habitações (Rosa- Chefes) (Amarelas-Trabalhadores)



07 | Igreja



05 | Escola



06 | Campo de Futebol



08 | Hospital

FIG. 35 Análise da cidade junto à pista aérea.

cinquenta eram portugueses de Olhão da região do Algarve, tiveram em outubro do mesmo ano, que regressar às suas casas.”⁸⁹.

Para trás ficaram os edifícios entregues ao tempo, que posteriormente se converteram em ruínas onde a areia tende em cobrir. Pontualmente, a Baía recebe algumas visitas de turistas, e, entre 2012 e 2014, foi habitada pelo seu governador, Ernesto Tchihihavo, que contou com o apoio de empresas de pesca que lhe traziam alimentos e água potável.

“«A situação tornou-se insustentável», recorda Ernesto, sobre a sua saída definitiva daquela povoação.”⁹⁰

⁸⁹ Frauenstein, Esther. *op. cit.*, pp. 55. [parafraseado, tradução livre do autor].

⁹⁰ DIÁRIO DE NOTÍCIAS. “REPORTAGEM: No sul de Angola, a Baía dos Tigres é uma aldeia ‘fantasma’ com administrador ausente.” 2018.

II.VI ENTROPIA

O que os físicos chamam “entropia” ou “esgotamento energético” na visão de Robert Smithson, representa a anulação do tempo e até do espaço a partir dos trabalhos realizados por vários artistas, “mostrando-nos que energia é mais facilmente perdida do que obtida e que no futuro derradeiro todo o universo vai queimar-se e ser transformado numa completa uniformidade.”⁹¹.

Este conceito foi explorado nesta investigação a partir do processo de desertificação da cidade da Baía dos Tigres, em particular, pela anulação ou esgotamento de energia que tornava a habitabilidade naquele lugar impossível, “confirmando mais adequadamente a observação de Vladimir Nabokov de que «O futuro não é senão o obsoleto ao reverso»”⁹².

Na mesma linha de pensamento, Jeremy Till exalta: “TODA A ARQUITETURA É SENÃO DESPERDÍCIO EM TRÂNSITO!!”⁹³. Com esta afirmação, Till quer dizer que “desperdício junta o homem cara a cara com o potencial destrutivo do tempo e com a sua inevitabilidade.”⁹⁴.

Desta forma, a Baía dos Tigres encontra-se introduzida nesta categoria da entropia. Com o afastamento dos Portugueses da colónia, e com o difícil acesso a bens necessários à sobrevivência, como água e vegetação, a cidade foi deixada para trás, abandonada sem qualquer tipo de recursos. Esta apresenta-se nos dias de hoje como um lugar inerte, no qual o espaço e o tempo derivam apenas dos processos naturais. Nesta cidade encontra-se uma analogia ao trabalho de Smithson “*Partially Buried Wood Shed (1970)*” onde, ao invés de terra a cobrir uma barraca de madeira, é a areia a cobrir as estruturas de betão.

Posta de lado qualquer aproximação à estética do desperdício e ou da destruição, o tema da entropia procura uma reflexão sobre os processos que tornam os espaços em devir, ruína. Neste sentido, dá um significado mais profundo àquilo que se parece cada vez mais inevitável.

⁹¹ SMITHSON, Robert. *Entropia e os novos monumentos*. 1966.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ TILL, Jeremy. *Architecture Depends*. 2009, pp. 67. [tradução livre do autor].

⁹⁴ *Ibidem*, pp.75; [parafraseado, tradução livre do autor].



FIG. 36 Desobstrução das areias junto às fabricas e outras instalações. 1966



FIG 37 Robert Smithson, Partially Buried Wood Shed. 1970.

CAPÍTULO III O REGRESSO

O **regresso** reflete a movimentação da embarcação no retorno ao local de onde haviam partido. Neste capítulo aborda-se a volta de Zargo na sua particular deslocação, e a chegada dos tripulantes aos lugares a que pertenciam.

O princípio de ação inicia-se na Baía dos Tigres, com a saída do barco do cais, com destino a Portugal, doca de Pedrouços, Lisboa. Este percurso foi planeado de modo a durar cerca de vinte e três dias de viagem. No entanto, algumas adversidades surgiram durante o trajeto.

Sensivelmente a meio do percurso previamente planeado, ainda na costa do continente africano (perto da Guiné), surge a **tempestade geográfica** que afetou a viagem. Esta ocorrência inesperada abalou a tripulação, devido à imensidão e resistência da chuva, das ondas do mar, do vento, com duração de cerca de três dias. Deste modo, o planeamento para o regresso altera-se, somando agora mais setenta e duas horas. Também a rota de Zargo ficou afetada, pois o percurso do barco foi modificado, arrastando-o para sul da sua localização inicial.

Após a tempestade, a embarcação prossegue o seu trajeto de regresso a casa.

Assim, a **lembrança** reflete a permanência do conhecimento da viagem, os factos guardados desde o dia da partida (18 de abril de 1968) até à atualidade. Histórias vividas, fotografias antigas, arquivos guardados, desenhos e cartografias. A permanência de um acontecimento que abrange diversos fatores essenciais para o mesmo.

O terceiro e último capítulo desta investigação traduz assim o **regresso** dos tripulantes da embarcação Zargo e as histórias por eles vividas, no espaço e no tempo.

III.I A TEMPESTADE GEOGRÁFICA

“Consequentemente, desde o advento da agricultura, as preocupações com o futuro, tornaram-se num dos principais atores no palco da mente humana. Nas regiões em que os agricultores dependiam das chuvas para regar os campos, o início da época das chuvas significava que todas as manhãs, eles fitavam o horizonte, cheirando o vento e esforçando a vista. Aquilo é uma nuvem? Chegariam as chuvas a tempo? Seriam suficientes? Iriam as tempestades violentas arrastar as sementes dos campos e destruir as plantas jovens?”⁹⁵

⁹⁵ HARARI, Yuval N. *Sapiens: História Breve da Humanidade. A chegada do futuro*. 2018, pp. 126.

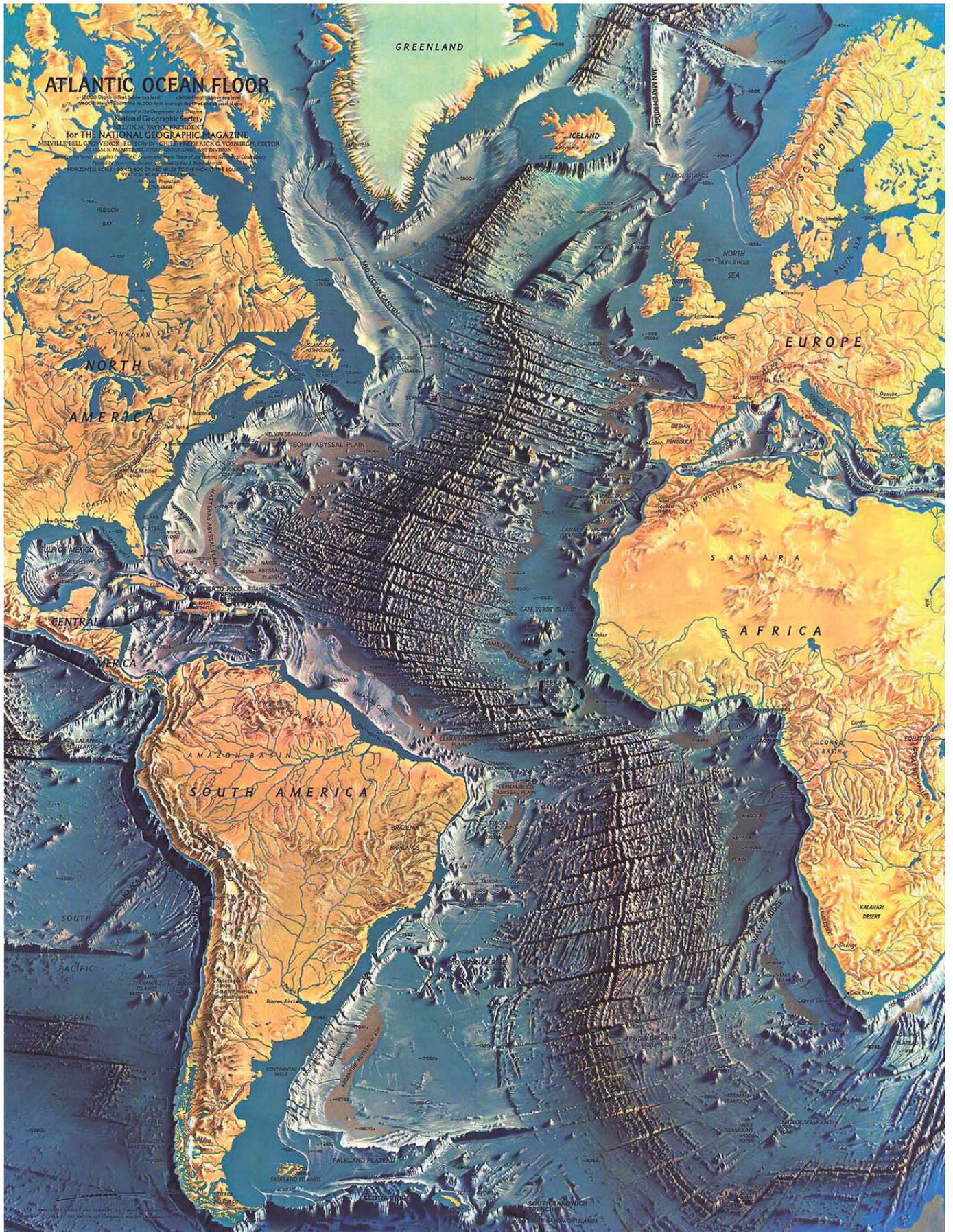


FIG. 38 Berann, Heinrich Caesar. Atlantic Ocean Floor. 1968.

No último trajeto a ser realizado, de regresso, o barco navegava mais fundo na água que o normal, “*vínhamos quase debaixo de água...*”⁹⁶. O barco encontrava-se com na sua capacidade máxima, os porões estavam atestados de atum. Durante a viagem, o atum era colocado nos porões e quando se encontravam cheios, vinha de Portugal um barco-congelador para fazer o transbordo e então levar o produto para Portugal. No último trajeto de Zargo, a mercadoria era transportada pelo atuneiro sendo que o barco-congelador não vinha.

A viagem de regresso assume-se que se tenha iniciado em Baía dos Tigres por ser a paragem mais a Sul da costa de Angola. Assumindo que viajavam a uma velocidade média de 10 nós, estes demorariam aproximadamente vinte dias até chegarem a Portugal. Desta forma um ciclo via-se cumprido.

Não obstante, um novo ciclo viria a cruzar-se com a viagem do navio. Surgiu no céu e, conseqüentemente, no mar, uma tempestade que era a combinação de diversos ciclos. A dada altura “*a ondulação era tão alta que passava por cima da torre de comando e estávamos sujeitos a mergulhar.*”⁹⁷. A tempestade surgiu e acabou por lhes interromper o trajeto. Durante os três dias que se lhe seguiram, estiveram, não à deriva, mas em ralenti⁹⁸, que era o mais indicado que acelerarem contrariando as correntes, sujeitos a que um impacto pudesse danificar o casco, e então, a água pudesse entrar no barco. Alguém que “*olhava por lá, por um postigo que tinha; até dava saltos!*”⁹⁹. As correntes marítimas apontavam para sul, no sentido contrário ao pretendido. Navegaram erráticos durante 3 dias, numa distância de cerca de 720 km para sul, até sentirem o mar mais macio, onde, lentamente, conseguiram ganhar terreno à tempestade e continuaram a sua saga.

O Pescador Mário não se recorda do lugar onde este episódio aconteceu. Mas lembra-se que era uma zona que já era conhecida por ser perigosa “*(...) porque havia muita pedra e onde mais pedra houver, o mar levanta mais. É o que produz mais a ondulação. Quando a ondulação é profunda, bate na rocha e corta para cima.*”¹⁰⁰. A história que este relato ilustra foi uma das que mais marcou os tripulantes. No entanto, tal não significa que outros episódios, ainda que de menor escala, não tenham acontecido, incluindo chuvadas fortes, ou ondulações possantes.

No contexto da investigação, o percurso seria realizado segundo uma ideia de tempo contínuo, sem quebras ou alternâncias nos seus ritmos. O atuneiro Zargo iria viajar num compasso constante e em 26 dias chegaria ao seu destino. Contudo, a linearidade do tempo foi atalhada por uma quebra de ritmos. A tempestade, reunião de vários ciclos, interrompeu a viagem gerando transformações no espaço. Assim, através dos ritmos cíclicos procurar-se-á os inícios que levaram a este acontecimento.

⁹⁶ Varajão, Mário. 1º Entrevista. 16-04-2018. Viana do Castelo, Perre

⁹⁷ *Ibidem*

⁹⁸ Ralenti, [Mecânica] Regime mais baixo no funcionamento de um motor de explosão, que o mantém em funcionamento sem acelerar. In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, 2008-2013, <https://dicionario.priberam.org/ralenti> [consultado em 04-01-2019].

⁹⁹ Varajão, Mário. *op. cit.*

¹⁰⁰ *Ibidem*

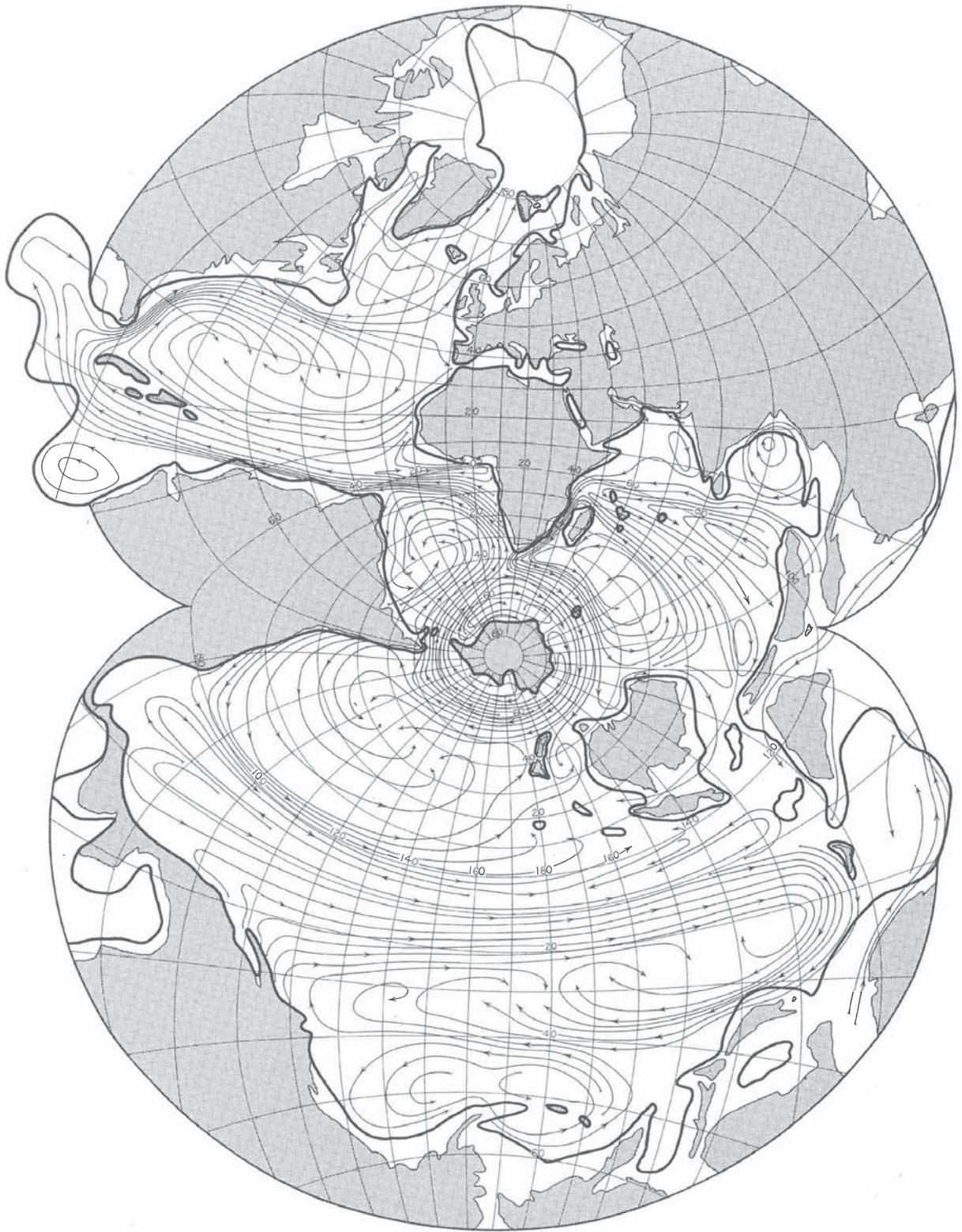


FIG. 39 Athelstan F. Spilhaus. August projection of world ocean map showing surface ocean. 1942

Inicialmente, analisa-se o principal elemento da tempestade, a oscilação do barco causada pela influência das ondas do mar. A ondulação violenta à superfície pode ser causada pela circulação da água profunda que, quando encontra algum obstáculo na sua trajetória, muda de direção. No caso de encontrar rochas no fundo do mar, a corrente é levada à superfície. Dependendo da sua velocidade e da sua temperatura, elas podem vir rebentar e emergir à superfície como também pode perder a sua energia na ascensão vertical e dispersarem antes de chegarem ao cimo.

Através da cartografia produzida por Heinrich C. Berann, (1915-1999), é possível reconhecer que tipo de solo existe na profundidade do mar e que zonas poderiam formar qualquer tipo de obstáculos à navegação. *A Dorsal Meso-Atlântica*¹⁰¹ é uma cadeia montanhosa que surge da erupção de magma basáltico no fundo do oceano, e é o agente responsável pela contínua separação das placas tectónicas africana e sul-americana a sul, e das placas norte-americana e euroasiática a norte. Associada à dorsal meso-atlântica surgem pequenas cadeias montanhosas, que por vezes se elevam em relação ao nível do mar, como é o caso da Islândia, a Ilha dos Açores, Ascensão entre outras. No entanto, existem afloramentos que originam pequenas montanhas que se encontram imersas como é o caso do Pico de Serra Leoa. Pela sua localização e dimensão, sabendo como ocorre a oscilação do mar, este lugar poderia ser onde se deu início à instabilidade sentida no barco.

Apesar deste facto por si só não ser forte o suficiente para compreender os vários fenómenos que aconteceram, torna-se importante refletir sobre os demais ciclos que compõem o regresso.

Durante a tempestade, como prevenção, decidiram que o navio não deveria estar a *lutar com as ondas*. O motor do navio apenas devia acelerar quando fosse possível sentir o mar relativamente mais calmo. Assim, na falta de condições favoráveis para a navegação, o motor encontrava-se em ralenti, que é o mesmo que dizer que o motor estava ligado, mas sem acelerar. Esta ação prevenia possíveis danificações no barco, uma vez que não oferecia resistência aos movimentos incertos do mar. Assim, o barco é como uma tábua que flutua e que se move por influência externa. Assim boiava o atuneiro Zargo, inerte, onde a sua linha de flutuação se encontrava quase sempre debaixo de água, devido à carga que trazia na sua última viagem.

Pela ilustração de Athelstan F. Spilhaus observa-se o comportamento cíclico das marés responsáveis pelo arrastamento do atuneiro Zargo. As correntes oceânicas comportam-se de forma cíclica e, em regra geral, as correntes a norte do equador circulam no sentido horário, enquanto que a sul deste circulam no sentido anti-horário. Sendo esta uma definição geral, não obstante, existem outras correntes menores e ciclos que divergem desta convenção.

Destaca-se o exemplo da corrente da Guiné. Esta corrente, particular pela sua direção, é contrária à convenção normal. Desta forma, pelo seu movimento, e pela posição que ocupa no território, junto à montanha de Serra Leoa, lança-se a possibilidade de que a tempestade tenha ocorrido nesta área.

¹⁰¹ PERMANENT DELEGATION OF PORTUGAL TO UNESCO. *Mid-Atlantic Ridge*. 2017.

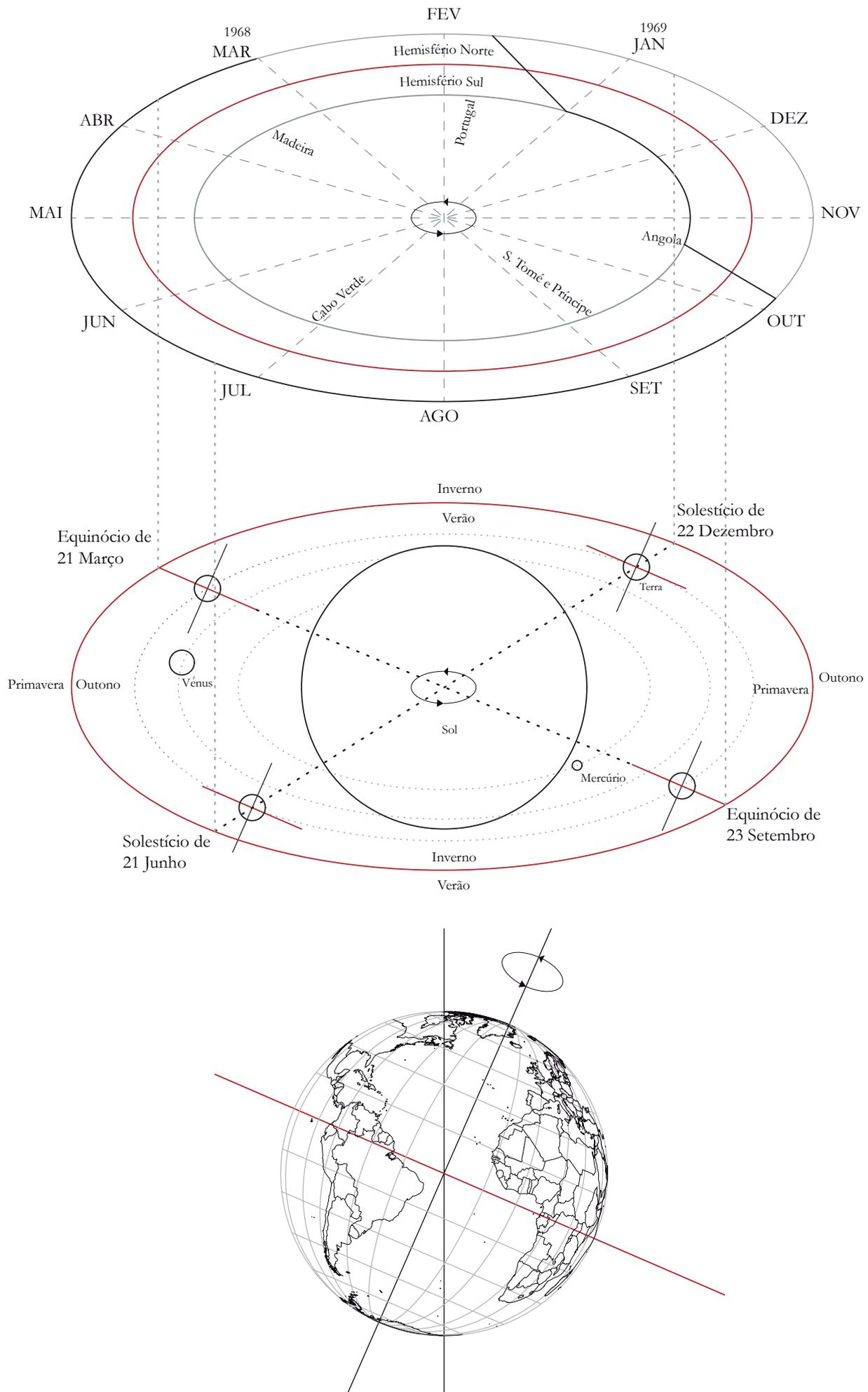


FIG. 40 Ciclos do globo: um dia | um ano | uma viagem

O atraso da embarcação deve-se ao facto de a corrente ser direccionada a sul e então, estando o barco em ralenti, ia a favor da corrente.

Desta forma, lança-se a última interpretação sobre os ciclos que compõe a tempestade pensando nas estações do ano. Da mesma forma que as correntes do hemisfério norte são contrárias às do hemisfério sul, as estações do ano também mudam segundo os hemisférios. Compreendendo a fenomenologia das estações do ano, esta viagem, ainda que planeada, não previa a incerteza que estaria em devir.

“A natureza foi vista como um processo de luta entre os poderes cósmicos divinos e os poderes caóticos demoníacos no qual o homem não era mais um mero espectador, mas estava obrigado a tomar parte ativa para ajudar a realizar os fenómenos necessários, atuando em completo unísono com a natureza.”¹⁰²

A programação da viagem entendia que a embarcação viajasse sob condições meteorológicas favoráveis, tentando, assim, escapar das intempéries. Desta forma, embarcaram a partir de Portugal no início da primavera e exploraram o oceano do hemisfério norte até ao outono. Quando deixaram S. Tomé e Príncipe rumo a Angola, transferiram-se do fim de outono a norte para o início de primavera a sul. O plano estava bem alinhado; apenas durante o regresso, enquanto que era verão em Angola, em Portugal sentia-se o Inverno. Foi durante esta transição que a embarcação sofreu. Apesar de o mundo não se fragmentar de modo tão rígido - como se uma linha (equatorial) pudesse separar onde chove e onde faz sol - este processo pode estar relacionado com o episódio da tempestade.

Existem diversos ciclos presentes em diversas escalas, desde os processos de larga dimensão (como os ciclos das correntes marítimas, da água, do planeta) até aos dos corpos individuais, presentes nos *“processos fisiológicos, como batimentos cardíacos, respiração ou ciclos hormonais, às ações e hábitos recorrentes e automáticos do corpo, toda a vida vivida de modo pré-reflexivo é moldada por uma estrutura cíclica.”¹⁰³*

Estas escalas, ainda que distantes entre si, são interligadas por um conceito que pode ser associado ao título do livro publicado em 2018 por *Design Earth*: *“Geo-Stories reúne histórias espaciais, representações geográficas, projetos e material publicado a assembleias para especular sobre as formas de viver com tais tecnologias legadas no planeta.”¹⁰⁴*

Desta forma, a arquitetura tem a possibilidade de representar os problemas que afetam o ambiente e o planeta que, no fundo, pertencem também ao espaço que se habita. A vivência sentida na embarcação naquele acontecimento foi influenciada pela agitação oceânica que pode e é visível através da *geo-grafia*. Os grandes cíclicos da natureza manifestam-se na vida quotidiana e são influenciadores na organização de espaço.

¹⁰² WHITROW, Gerald. *What is time? The classic account of the nature of time*. 1972, pp.4-5

¹⁰³ FUCHS, Thomas. *The Cyclical Time of the Body and its Relation to Linear Time*. 2018, pp. 36.

¹⁰⁴ GHOSN, Rania & JAZAIRY, El-Hady. *Geostories: Another Architecture for the Environment*. 2018. Tradução livre do autor.

III.1.1 CÍCLICO

O tempo cíclico está na base das primeiras considerações feitas pela humanidade sobre o tempo. A consciência de tempo tem uma base natural e, em certo sentido, cósmica, introduzida pela observação dos círculos associados ao globo, tais como a transição entre noite e dia, as estações do ano e, até, o ciclo entre a vida e a morte. Através da observação destes fenómenos, o homem foi capaz de se posicionar e ter uma atitude em relação a eles, tendo a capacidade de organizar o seu espaço, prevendo e precavendo-se do que estaria em devir.

Observar o tempo cíclico representa a hipótese de conceber o tempo como a causa de volta ao lugar de origem, ao ponto de partida. A viagem narrada explora este conceito e aprofunda-o com o entendimento das diversas ramificações que são introduzidas pelo tempo cíclico. Se a viagem teve uma partida, igualmente teve que ter um regresso, e, assim, cumpriu-se um ciclo, dos diversos que acontecerem, dentro e fora da viagem em questão.

Através da observação feita por Jeremy Till acerca do tempo (*le temps* - termo francês utilizado na sua observação, mas tendo o mesmo significado que a palavra *tempo* em português – caracteriza o estado meteorológico), exploram-se os ciclos que caracterizam este momento da viagem.

“A meteorologia (o tempo) procede em linha sucessiva dos períodos. Mas são regularmente e continuamente perturbadas por pequenas incertezas (... verão indiano), instantes eventos (... aquela chuva repentina), e longos padrões (... aquecimento global). Da mesma forma, a linearidade do tempo descrita no calendário (ontem hoje e amanhã) é superposta com o tempo cíclico (dia/noite, ciclo do ano).”¹⁰⁵

Fundamentalmente surgem duas ideias que traduzem o tempo cíclico. A primeira ideia é de que, o tempo cíclico independentemente dos seus ritmos próprios pode ser perturbado pelo incerto. Ou seja, naquilo que é constante no ritmo do tempo cíclico, nos meses do ano, nas estações, o incerto produz uma alteração nesses compassos. Como o autor refere essas alterações podem ter várias escalas como do aquecimento global até à chuva repentina que molhou a calçada. A segunda ideia que se encontra no seguimento da anterior, é que o tempo cíclico aparece intimamente ligado ao curso normal do tempo. Sobre o constante desenvolvimento do tempo, o tempo cíclico e mostra-se fazer parte dele.

Desta forma, o tempo cíclico surge associado aos ritmos naturais que compõem o espaço. No contexto da viagem, perceber o que aconteceu no regresso à embarcação e as implicações que a tempestade introduziu no espaço, passa por entender os fenómenos da natureza que provocaram tal episódio, tais como a composição do solo, as correntes marítimas e as diferenças climáticas entre hemisférios.

¹⁰⁵ TILL, Jeremy. *op.cit.*, pp. 93. [tradução livre do autor].

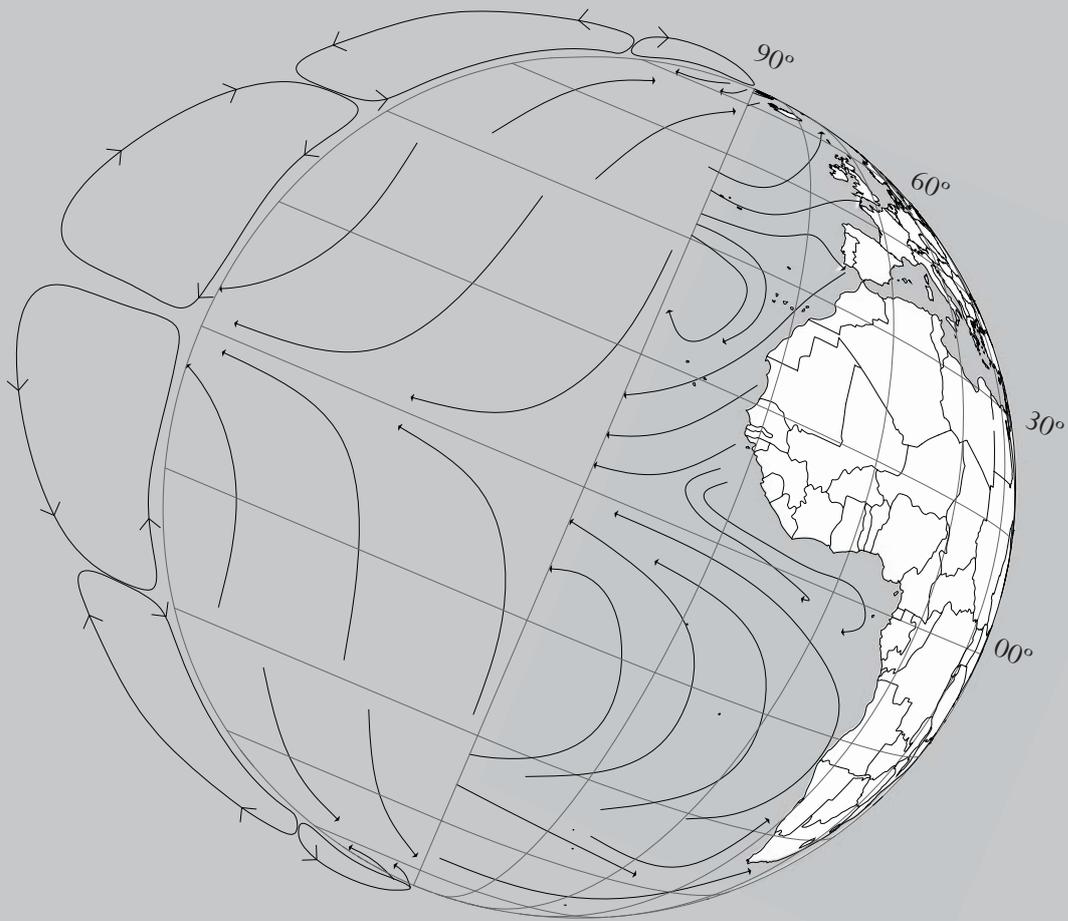


FIG. 41 Ciclos ligados à tempestade

III.II LEMBRANÇA

“O tempo rodou, mais de um ano decorreu, o regresso do «Zargo» consumou-se e agora, no ambiente calmo do seu lar, fomos auscultar as opiniões de um homem diferente, aliado à teoria de então a prática obtida no decorrer de uma campanha e, conseqüentemente, mais apto a garantir-nos declarações válidas.”¹⁰⁶

¹⁰⁶ FREITAS, Mimoso. op. cit., pp.39-40.

Neste último espaço, descreve-se, não uma ação, um acontecimento ou uma circunstância, mas antes uma reflexão presente sobre o passado.

A viagem é concluída quando o barco volta ao seu ponto original espacial, a Doca de Pedrouços, passados dez meses, conforme é indicado no Jornal dos Pescadores. No final da expedição, muitos dos tripulantes pensavam em regressar a casa, onde há muito eram ansiados. Outros pensavam em como justificar as circunstâncias que viveram e como elas foram a causa dos resultados da pesca. Cada um dos homens que participou nesta aventura, trazia às suas costas memórias de pessoas, lugares e tempos que estavam agora no passado, presentes na memória, deturpada pela interpretação pessoal.

A viagem vivida não pode ser representada tal como foi vivida... As histórias narradas pelos pescadores Necas e Mário, e escritas nas entrevistas ao Capitão da embarcação Zargo, avançam em ritmos distintos. Estes descrevem a movimentação do barco numa velocidade elevada e dão longos saltos temporais, por vezes, de meses. Da Madeira passam a falar das várias paragens ao longo da costa de Angola, e no fim lembram-se que antes tiveram em Cabo Verde e S. Tomé. Outras vezes, contam um determinado episódio, algo simples, como uma conversa, ou a descrição de um lugar, e então, estendem o seu discurso, levam o tempo necessário para fazer reparo de qualquer apontamento específico. Descrevem com lentidão aquilo que viram e que sentiram, e assim, o ritmo da história abranda. É desta forma que a viagem é contraída e expandida na sua própria forma, aos olhos de cada homem (Necas, Mário e Jorge).

Quem conta um conto acrescenta um ponto. Mas entre o que é contado, fica por saber o que não é contado. Grande parte das vezes retira-se, altera-se, enaltece-se, abafa-se ou esconde-se outros pontos. Por isso, a viagem narrada não pode ser uma correspondência à realidade, mas antes uma combinação das interpretações de três homens distintos pelas suas funções e personalidades. Este trabalho fundamenta-se naquilo que foi vivido, e não poderá representar a realidade da vivência passada. Segundo Fernando Távora:

“(...) Porque o espaço é contínuo e porque o tempo é uma das suas dimensões, o espaço é, igualmente, irreversível, isto é, dada a marcha continua do tempo e de tudo o que tal marcha acarreta e significa, um espaço organizado nunca pode a vir ser o mesmo o que já foi, (...)”¹⁰⁷.

Na memória do pescador Necas, existem memórias das vezes em que fez salmoura, como funcionava a cana de soquete e das vezes que fazia vigília no mastro com o seu colega. Mário, tem a recordação de quando cozinhou o pão que lhe valeu o título de melhor cozinheiro dos três atuneiros portugueses (Zargo, Tonita e Patudo). Lembra-se também das vezes em que a ondulação era mais forte, e fazia tombar as panelas de água quente que o queimavam, nunca com gravidade.

O Capitão da embarcação lembra-se de como esta expedição foi uma jornada difícil de controlar. Tinha à sua responsabilidade uma tripulação vinte e três homens, e ao mesmo tempo devia trazer

¹⁰⁷ TÁVORA, Fernando. *op. cit.*, pp. 19.

para Portugal um rendimento satisfatório refletido na quantidade de atum pescado. Doze meses depois da embarcação ter saído de Portugal, Sr. Jorge Pedro Martins Gomes conta ao Jornal dos Pescadores que já não trabalha na UniPesca e adianta alguns detalhes sobre a sua viagem:

“A pesca do atum é diferente dos outros tipos de pesca. Essa é uma das principais deficiências que temos que tomar em consideração o quanto antes. Erradamente mandam-se para a pesca do atum pescadores que nada percebam do assunto. Como capitão do Zargo sofreu muito por esse motivo. Excetuando os madeirenses que sabem pescá-lo e detetá-lo, o que ainda é mais difícil, nenhum outro tem capacidade para tal. (...) É um erro crasso que pode vir a custar no final da campanha muitos milhares de contos de prejuízo, não apenas aos armadores com também à própria economia nacional.”¹⁰⁸.

A partir das declarações do Sr. Jorge Gomes, entende-se que as suas lembranças são de insatisfação, dadas as circunstâncias. Este relembra-se, como adianta na entrevista, que a tripulação tinha problemas de obediência e de temperamento graves. Esta circunstância fez com que ele não tivesse uma boa recordação da viagem estando ele também, como o pescador Necas e Mário, longe do seu lar.

Estas memórias são as que chegaram até aos dias de hoje e permitiram desenvolver este trabalho. A última paragem desta viagem é a lembrança. É a partilha de conhecimento e de vida. É a informação que permite reconhecer o passado e saber que voltas foram dadas ao mundo. A lembrança traz o passado ao presente e liga as pessoas ao mundo.

A lembrança é um acontecimento existente no espaço e no tempo passado, armazenado na memória pessoal sentida no momento presente. No fundo, são memórias de tempos passados trazidos a um momento presente. São histórias contadas em mesas de café, nas calçadas da cidade, nas mesas de jantar das famílias, presentes no dia a dia.

A lembrança pode igualmente constituir peças escritas e desenhadas, guardadas durante longos períodos de tempo em arquivos que permitem que criadores, arquitetos, historiadores, investigadores e entusiastas possam ser transportados para um determinado momento passado, a fim de o compreender e perceber.

Segundo a perspetiva de Michel De Certeau, *“Todas as histórias são histórias de viagem - uma prática do espaço. (...)”*¹⁰⁹. Neste sentido, as memórias contadas pelos pescadores Necas e Mário foram espaços vividos e segundo a sua narração, são práticas de espaço. Narrações de ação no espaço.

Os espaços desenhados e pensados nesta investigação, partem fundamentalmente da interpretação destes lugares contados pelos pescadores. A partir das suas descrições redescobrem-se espaços e tempos interligados às questões de *Circunstância* sugeridas por Fernando Távora.

¹⁰⁸ FREITAS, Mimoso. op. cit., pp.39-40.

¹⁰⁹ CARTEAU, Michel de. *The Practice of Everyday Life*. 1984. [tradução livre do autor].

Sem este fator, a lembrança expressa na memória dos pescadores, nas peças desenhadas e escritas dos arquivos e das bibliotecas, esta investigação não podia ser realizada. As memórias descrevem os espaços habitados e os tempos sentidos. Sem a conservação destas memórias perder-se-ia a capacidade de olhar o mundo e entendê-lo enquanto uma unidade, um organismo vivo em que todos os Seres participam interligando-se entre espaços e tempos.

“Desde sempre a humanidade vive mergulhada num oceano de tempo: oceano povoado de correntes e contracorrentes e alimentado por rios oriundos de diferentes países. Esses rios modificam a sua composição e fazem surgir uma mistura única de tempo em cada parcela do oceano. Os seres humanos, imersos no oceano do tempo, só lentamente tomaram consciência desse elemento no qual vivem.”¹¹⁰

110 HALL, Edward. *A Dança da Vida – A Outra Dimensão do Tempo*. 1996, pp. 143.

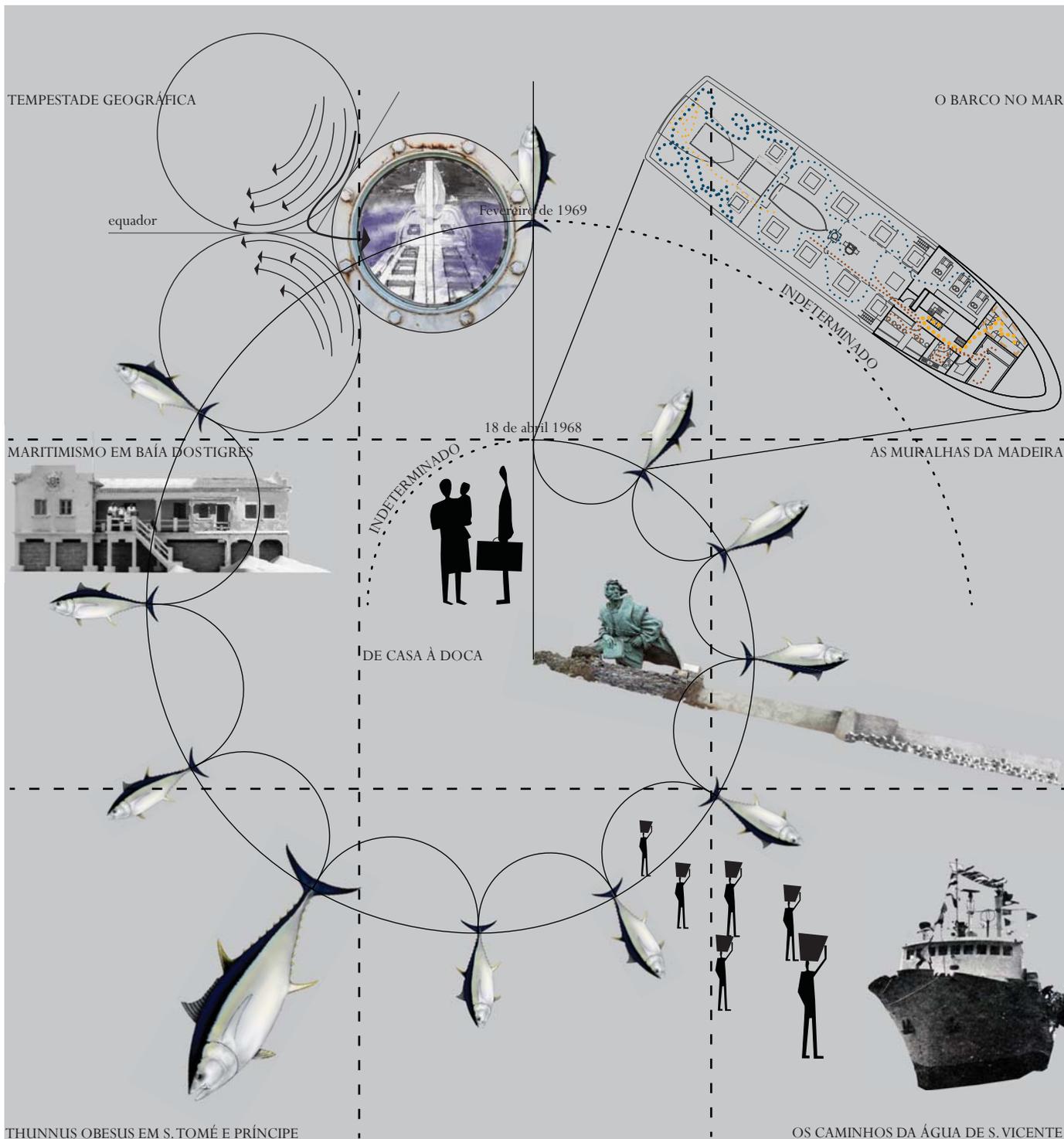


FIG. 42 Desenho síntese da viagem de Zargo a partir da Lembrança

O desenho síntese da viagem, reúne em si os momentos, espaços e elementos mais significativos da viagem. A sua leitura e interpretação são livres, porém recomenda-se uma leitura:

Que se inicia ao centro, a partir do **indeterminado**. Do mesmo centro encontra-se a viagem de **casa à doca**, a transferência física e emocional. A partir destes momentos que conferem a partida segue-se **o barco no mar**, elemento constante em toda a viagem. Seguidamente surgem as **muralhas da Madeira**, interrompendo o ritmo *do dia-a-dia*. O desenho prossegue até aos **caminhos da água de S. Vicente**. De seguida estuda-se o **Thunnus Obesus em S. Tomé e Príncipe** e percebe-se o ritmo do trabalho associado aos ritmos do dia-a-dia e do barco no mar. A quebra seguinte nestes ritmos é provocada com cidade de **Baía dos Tigres** e a inevitabilidade do tempo mostrando que o futuro será em devir ruína. Chega-se assim, à volta de Zargo, onde através da **Tempestade Geográfica** se reconhece a importância de todas as escalas nos processos de composição de espaço.

A linha que representa a viagem, dá uma volta completa, mas não termina no mesmo ponto, mostrando que apesar da viagem ser de ida e volta, não voltará ao mesmo ponto. Isto resulta de o espaço e o tempo serem contínuos e por isso em devir indeterminado.

D I A - A - D I A
 E N T C R Í O C P L I
 V I A G E M C O V I M E N T A Ç Ã O
 P A S S A D O - I N R D E S E N T E M I N A D O
 L E M B R A N Ç P C
 Z A R G O O D U Ç Ã O N S T Â N C I A

FIG. 43 Mesóstico dos tempos da Viagem de Zargo

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A viagem de Zargo proporciona uma análise sobre a interdependência do Ser com o meio que o envolve. Durante a jornada os tripulantes continuamente se relacionavam com a paisagem, com as pessoas e com os tempos e ritmos próprios de cada circunstância. Sobre este olhar específico, atento às relações espaço-temporais, redescobre-se a viagem realizada, podendo observar o sistema de relações que é intrínseco à mesma, mas que pode ser associado a qualquer outro objeto de estudo.

A expedição de Zargo, que serve de objeto em análise, é de difícil determinação. Trata-se de uma viagem da qual não foi possível averiguar a existência de um Diário de Bordo que conferisse uma descrição precisa da jornada. E ainda, os relatos que foram possíveis adquirir, por vezes não coincidiam temporalmente, e perante o questionamento *quando a viagem começou e terminou?* encontrou-se um problema temporal para o qual a resposta obtida foi o *indeterminado*.

Desta forma, sabendo que a viagem se encontra numa sequência de eventos, foi necessário defini-la e entender as relações político-económicas no qual ela surgiu. Em 1968, Portugal encontrava-se no poder de várias colónias e lutava contra a independência dos seus territórios. Ao mesmo tempo que muitos portugueses se encontravam na Guerra do Ultramar, outros, como os tripulantes de Zargo, encontravam-se a explorar as colónias e a beneficiar dos recursos do território que ainda lhes pertenciam.

Através do colonialismo português muitas estruturas, territórios e práticas foram produzidas, vividas e transformadas. A partir de atividades comuns, como a faina, foi possível compreender o conjunto de sistemas que organizam e produzem o espaço e tempo. Nelas está integrada a pesca do atum da qual o atuneiro Zargo fez parte. Ao longo da pesquisa reconstruiu-se a viagem a partir dos relatos, das fotografias, da cartografia, das entrevistas e das várias áreas de conhecimento, o que permitiu tornar visível um campo de relações espaço-temporais muito mais vasto.

À parte da pesca do atum, o oceano foi estudado como um lugar e daí compreendido num nível equivalente ao da terra. Para tal, tornou-se fulcral o cruzamento com outras áreas de conhecimento. O mar enquanto espaço é organizado por diversos agentes e para uma correta análise espacial é necessário o entendimento do conjunto de leis que são fornecidas pelos campos da geografia e das ciências do mar. A interdisciplinaridade constitui, nesta investigação, um aprofundamento sobre os conceitos pertencente ao léxico marítimo e permitiu redescobrir a relação de fenómenos que à partida não tinham conexão.

A viagem de Zargo mostra a ligação das pessoas com o espaço que as rodeia, através das questões de circunstância que são inevitáveis. Ao abordar o mar como um espaço regido por lógicas e matérias, podem ser explorados relacionalmente novos contributos para a sua compreensão. Por exemplo, durante a tempestade ocorrida no regresso (capítulo III.I), foi fundamental perceber as

leis que regem estes espaços para compreender os fenómenos a acontecerem. A arquitetura não detém o papel de determinar a ocorrência destes eventos específicos (por exemplo a ondulação, a precipitação, entre outros), no entanto possibilita a proposta de soluções que devem ter em conta estas mesmas circunstâncias.

O presente trabalho sugere, como possível linha de investigação futura, o estudo do espaço-tempo relacionado com o ciclo produtivo do atum e com a exploração do mar enquanto espaço, integrando saberes das ciências ambientais e biológicas assim como as infraestruturas e estruturas arquitetónicas de suporte: as indústrias de peixe, as embarcações; as relações de mar e terra, das pessoas com a paisagem.

O trabalho demonstra como a integração da representação visual e escrita pode tornar a memória em matéria presente. O método explorado é passível de ser replicável noutros âmbitos projetais como é o caso do projeto museográfico. Esta investigação podia ser proposta numa exposição documental sobre a história da pesca portuguesa, mas qualquer outra temática a ser objeto de estudo com vista à sua exposição poderia ser alvo da mesma metodologia.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Água. Um património de Braga*. Braga, CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, 2012
- AFONSO, Nadir. *O Tempo não existe - Manifesto*. Lisboa: Dinalivro e Nadir Afonso. 2010.
- BAEZA, Alberto Campo. *A ideia Construída. Sobre o estereotómico e o tectónico*. 5ª edição. Lisboa: Caleidoscópio. 2013.
- BRANDÃO, Raul. *Os pescadores*. In: PECHINCHA, Domingos & FIGUEIREDO, Nunes. *Alma Pátria – Pátria Alma*. 1º volume, 3º ano. Porto: Porto Editora, 1985. pp. 118.
- BORASI, Giovanna. *Journeys: How travelling fruit, ideas and buildings rearrange our environment*. Canadian Centre for architecture. 2010.
- CONSELHO SUPERIOR DE FOMENTO ULTRAMARINO. *O problema do abastecimento de Água à cidade do Mindelo e porto grande de S.Vicente*. In: FOMENTO, Técnica e Economia Ultramarina, Vol. 4, nº2, 2º Trimestre. 1966. ed. do Núcleo de Documentação Técnica, Lisboa, Ministério do Ultramar.
- COULING, Nancy Raewyn. *The Role of Ocean Space in Contemporary Urbanization*. Tese de Doutoramento n.º 6749, Faculté de L'environnement Naturel, Architectural et Construit. École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suíça. 2015.
- CERTEAU, Michel de. *The Practice of Everyday Life*. California: University of California Press. 1984.
- DIAS, Maria. *Guia de Identificação dos atuns do atlântico*. Ministério da Agricultura do Desenvolvimento Rural e das Pescas, Direção-Geral das Pescas e Aquicultura. 2008.
- DIREÇÕES DOS GRÉMIOS DOS ARMADORES DA PESCA. *Dúvidas e realidades das pescas – Esclarecimento necessário*. Lisboa: s.n., 1969.
- FAO. *FAO Species catalogue – An annotated and Illustrated catalogue of tunas, mackerels, bonitos, and related species known to date*. Vol. II., FAO Fisheries Synopsis n. 125. 1983.
- FARIA, Amiro. *O Bordo é Livre*. Ilhéu Editora, 2013. pp. 93 – 94. In: CORDEIRO, Ana, op. cit., 2015.
- FUCHS, Thomas. *The Cyclical Time of the Body and its Relation to Linear Time*. Journal of Consciousness Studies, 25, No. 7–8. 2018.
- HALL, Edward. *A Dança da Vida – A Outra Dimensão do Tempo*. Lisboa: Relógio d'Água, 1996.
- HARARI, Yuval. *Sapiens: História Breve da Humanidade. A chegada do futuro*. 11ª Edição. Braga: Elsinore, 2018.

- JORNAL DO PESCADOR. *Angola tem enormes possibilidades na pesca do atum*. Notícia por FREITAS, Mimoso. Novembro, 1969. pp. 39.
- JORNAL DO PESCADOR. *O atuneiro zargo que já se encontra a pescar nas águas da madeira é o primeiro de uma serie de Três construídos em Portugal*. Sem autor. Maio, 1969.
- JORNAL DO PESCADOR. *O desenvolvimento das pescas do ultramar é para a economia nacional duplamente indispensável*. Sem autor, março 1968.
- JORNAL DO PESCADOR. *Os Peregrinos do Mar*. Notícia por DEIAS, Alberto. Dezembro, 1969, pp. 51-52.
- LEFEBVRE, Henri & RÉGULIER, Catherine. *The Rhythmanalytical Project*. In: LEFEBVRE, Henri. *Rhythmanalysis – Space, Time and Everyday Life*. New York: Continuum. 2007.
- LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins, (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos. 2000). Primeira versão, 2006.
- MARY, LESE. *O atum em Portugal de 1896 a 2011: Contributos para a sua história ambiental, ecológica e económica*. Tese de Mestrado, Faculdade de Ciências, Departamento de Biologia Animal. Universidade de Lisboa, Portugal. 2013.
- NUNES, Jacinto. *A Experiência Portuguesa de Planeamento*. In: Ciclo de Conferências sobre o III Plano de Fomento nos Estudos Superiores de Évora, Economia e Sociologia, n. °5. In: CAEIRO, Joaquim Croca. *Os planos de Fomento Nacional no contexto do desenvolvimento económico nacional no pós-guerra*. In: *Intervenção Social*, n. ° 31. 2005, p. 193-219.
- PERREIRA, Eduardo. *Ilhas de Zargo*. vol. I, 4º Edição. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, 1989.
- PERREIRA, Eduardo. *Ilhas de Zargo*. vol. II, 4º Edição. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, 1989.
- QUEIRUGA, Andrés. *A construcción da idea de infinito segundo Amor Ruibal*. In: *Cadernos Mateus*, DOC. 08 - INFINITO INFINITY. Vila Real: Instituto Nacional Casa de Mateus. 2014.
- SARAMAGO, José. *A Jangada de Pedra*. Lisboa: Editora Caminho, S.A., 1994.
- SIGLER, Jennifer. "Who's Afraid of the Ocean?". *Harvard Design Magazine: Architecture, Landscape Architecture, Urban Design and Planning*, n. 39, 2005.
- SIZA VIEIRA, Álvaro. *01 Textos*, Porto: Civilização Editora, 2009.
- SMITHSON, Alison. *AS in DS: An Eye on the Road*. Baden: Lars Müller Publishers, Delft: Delft University Press. 2001.
- TÁVORA, Fernando. *Da Organização do Espaço*. 8º edição. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2006.

TILL, Jeremy. *Architecture Depends*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology Press, 2009.

VERNE, Júlio. *Vinte Mil Léguas Submarinas*. Lisboa: Bertrand Editora, 2011.

WHITROW, Gerald. *What is time? The classic account of the nature of time*. New York: Oxford University Press. 1972.

RELATOS

Necas, 1º Entrevista. 16-04-2018. Viana do Castelo, Areosa

Necas e Aurora, 2º Entrevista. 30-04-2018. Viana do Castelo, Areosa

Mário, 1º Entrevista. 16-04-2018. Viana do Castelo, Perre

PODCAST

STEINBERG, Philip. *A Perfect and Absolute Blank: Philip Steinberg (02)* Baltic Archive, Northumbria University New Castel. Vimeo podcast, 2015. Disponível em: <https://vimeo.com/142896063>, acessado em 15-09-18.

WATTS, Alan. *Mystery of Time*. Youtube podcast, 2017. Acessado em 12-11-2018, disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Af85afJJeBo>

SÍTIOS DA INTERNET

AGÊNCIA GERAL DO ULTRAMAR. Boletim Geral do Ultramar. Ano XXXIV, n.º 396. Lisboa: Agência Geral do Ultramar. Documento Online, 1958. Disponível em: <http://memoria-africa.ua.pt/Library/ShowImage.aspx?q=/BGC/BGU-N396&p=172>, acessado em 05/10/18

BUCKMINSTER FULLER INSTITUTE. *THE FULLER PROJECTION: Dymaxion™ Air-Ocean World*. Documento online, 2002. Disponível em: https://web.archive.org/web/20060305224426/http://www.bfi.org/files/pdfs/bfi_mapFlyer_02.pdf, acessado em 28-12-18. Tradução livre do autor.

CORDEIRO, Ana. *As fontes de S. Vicente – Notas para a história do Abastecimento de Água a Mindelo*. Documento online, 2015. Disponível em: <http://arrozcatum.blogspot.com/2015/06/8248-as-fontes-de-svicente.html>, acessado em 12-11-18.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. “*REPORTAGEM: No sul de Angola, a Baía dos Tigres é uma aldeia ‘fantasma’ com administrador ausente.*” Notícia Online, 2018. Disponível em <https://www.dn.pt/lusa/interior/reportagem-no-sul-de-angola-a-baia-dos-tigres-e-uma-aldeia-fantasma-com-administrador-ausente-9279212.html>, acessado em 02-10-18

- DIAS, Gastão Sousa. *A Baía dos Tigres*. Cadernos Coloniais, n.º 53. Lisboa: Edições Cosmos. 1939. Documento Online. Disponível em: <http://memoria-africa.ua.pt/Library/ShowImage.aspx?q=/CadernosColoniais/CadernosColoniais-N53&p=2>, acessado em 02/10/18
- FRAUENSTEIN, Esther. *Ghost Island*. Drive out, v. September 2014. Documento Online, 2014. Disponível em:
https://www.livethejourney.co.za/static/media/uploads/blog/Wegry/2014_eiland_angola_eng.compressed.pdf, acessado em 04/10/18.
- GARCIA, Ana Catarina. *Angra e Funchal, dois portos atlânticos no contexto do império marítimo português. Análise comparativa sobre espaços, estruturas e dinâmicas*. Nuevos Mundos, Colloques, Sec. 2. Documento online, 2016. Disponível em: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69954#ftn1>, acessado em 20-11-18.
- GARRIDO, Álvaro. Henrique Tenreiro - «Patrão das Pescas» e Guardião do Estado Novo. *Análise Social*, vol. XXXVI, n.º 160. 2001, pp. 839-862. Documento Online, 2008. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1218729406D7rDD2xe0Dy51UR4.pdf>
- GARRIDO, Álvaro. *O Estado Novo e as pescas: a recriação historicista de uma “tradição marítima nacional”*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Documento Online, 2008. Disponível em: <https://digitalis-dsp.uc.pt/jspui/bitstream/10316.2/32197/1/7-%20estados%20autorit%C3%A1rios.pdf?ln=pt-pta>, acessado em 25-09-18.
- GHOSN, Rania & JAZAIRY, El-Hady. *Geostories: Another Architecture for the Environment*. Design Earth. Documento Online, 2018. Disponível em: <http://design-earth.org/publications/geostories/>, acessado em 05-12-201. Tradução livre do autor.
- PERMANENT DELEGATION OF PORTUGAL TO UNESCO. *Mid-Atlantic Ridge*. Documento Online, 2017. Disponível em: <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/6231/>, acessado em 05-11-2018.
- SAIAL, Joaquim. *A História da Água em São Vicente, um valioso património de Arqueologia Industrial desprezado*. Documento online, 2012. Disponível em: <https://mindelosempre.blogspot.com/2012/08/200-historia-da-agua-em-sao-vicente.html>, acessado em 15-10-18.
- SMITHSON, Robert. *Entropia e os novos monumentos*. California: University of California Press. Documento Online, 1996. Disponível em: https://www.academia.edu/9798362/Entropia_e_os_novos_monumentos_1966_Robert_Smithson_tradu%C3%A7%C3%A3o_de_Renata_Lucas, acessado em 05-01-2019

As citações transcritas em português referentes a edições de língua não portuguesa foram sujeitas a tradução livre do autor.

ÍNDICE DE IMAGENS

I.I. CIRCUNSTÂNCIA

FIG. 1 Capa do III Plano de Fomento (1968-1971) Acedido em 17-09-2018. Disponível em: http://purl.sgmf.pt/PF-1968/1/PF-1968_item1/index.html

FIG. 2 Representação da viagem de Zargo inserida no globo

FIG. 3 A viagem de Zargo no espaço-tempo.

FIG. 4 Situar o *Indeterminado*.

Portugal não é um País pequeno. Acedido em 02-06-2018. Disponível em: <http://malomil.blogspot.com/2015/02/portugal-nao-e-um-pais-pequeno.html>

Segunda Guerra Mundial. Acedido em 13-01-2019. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/442689838341812550/?lp=true>

Propaganda atum Bom Petisco. Acedido em 13-07-2018. Disponível em: <https://www.pinterest.pt/dorasilva5496/cartazes/>

I.II. DE CASA À DOCA

FIG. 5 Plano de movimentações na casa do Pescadores Necas antes da sua partida.

FIG. 6 Movimentação do Pescador Necas desde a paragens de Areosa até à Doca de Pedrouços.

Diagrama das Linhas Férreas Portuguesas. Acedido em: 06.07.2018. disponível em: <https://apeadeirodasvirtudes.blogspot.com/p/mapas-ferroviarios.html>

Estação de Campanhã. Acedido em: 06.07.2018. disponível em: <http://portoarc.blogspot.com/2016/11/o-comboio-iii-estacao-de-campanha.html>

Estação de Braça da Prata. Acedido em: 06.07.2018. disponível em:

Panorâmica da Ponte 25 de Abril, 1967, Artur Inácio Bastos, em Arquivo Fotográfico da C.M.L.

Estação de Alcântara-Mar. Acedido em: 06.07.2018. disponível em: <https://olhares.sapo.pt/braco-de-prata-foto9398273.html>

Doca de Pedrouços. Acedido em: 06.07.2018. Disponível em: http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/CENTRO_DOCUMENTACAO/Carta%20N%E1utica/Tab/N%BA97%20setembro%202018.pdf

Central do Tejo. Acedido em: 06.07.2018. Disponível em: <https://www.maat.pt/pt/campus>

Padrão dos descobrimentos. Acedido em: 06.07.2018. Disponível em: http://www.wikiwand.com/en/Padr%C3%A3o_dos_Descobrimentos

Torre de Belém. Acedido em: 06.07.2018. Disponível em: https://www.flickr.com/photos/ze_valdi/6531043405/in/album-72157626702711020/

FIG. 7 A movimentação do pescador Necas desde sua casa até à Doca

Fotografias. Cortesia do Pescador Necas.

II.I.O BARCO NO MAR

FIG. 8 Fotografias que acompanharam o momento da partida na Doca de Pedrouços.

JORNAL DO PESCADOR. *O atuneiro zargo que já se encontra a pescar nas águas da madeira é o primeiro de uma serie de Três construídos em Portugal*. Sem autor. Maio, 1969.

FIG. 9 Planimetria da embarcação. A tripulação as suas atividades e o mar.

A Partir dos desenhos originais de © Museu Marítimo / Câmara Municipal de Ílhavo. Arquivo dos Estaleiros de Viana. Atuneiro congelador 33 m, entre pp.: Plano Geral disponíveis em anexo.

FIG. 10 “*A fronteira*”.

FIG. 11 Abraham Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum*. 1570. Acedido em 20-09-2018. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:OrteliusWorldMap1570.jpg>

FIG. 12 João Teixeira Albernaz, *Taboas geraes de toda a navegação*. 1630. Acedido em 20-09-2018. Disponível em: <https://www.loc.gov/resource/g3200m.gct00052/?sp=4>

FIG. 13 Jean-Baptiste Nolin, *Le Globe Terreste*. 1700. Acedido em 20-09-2018. Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean-Baptiste_Nolin_-_Le_Globe_Terreste.jpg

FIG. 14 A viagem de zargo e a movimentação do atum sobre *Dymaxion Map* por R. Buckminster Fuller. 1954. Acedido em 29-12-2018. Disponível em: <https://www.raremaps.com/gallery/detail/40688/dymaxion-airocean-world-the-raleigh-edition-of-the-fuller-p-fuller-sadao>

Fig. 15 O dia-a-dia na embarcação

II.II. AS MURALHAS DA MADEIRA

FIG. 16 Alexander Thomas Emeric Vidal, *Funchal bay*. 1792-1863 Acedido em 02-01-2019. Disponível em: <http://aprenderamadeira.net/hearne-thomas/th-vista-geral-rp-33412-cor/>

FIG. 17 Evolução Fotográfica do cais do Funchal:

FIG. 17.1 União do Forte da Pontinha por uma ponte a terra. 1890. Acedido em 01-10-2018. Disponível em: <https://loorock.blogspot.com/2008/08/evolucao-do-porto-do-funchal.html>

FIG. 17.2 União do Forte de S. José ao Forte da Pontinha. 1900. Acedido em 01-10-2018. Disponível em: <https://loorock.blogspot.com/2008/08/evolucao-do-porto-do-funchal.html>

FIG. 17.3 Extensão do cais 320 metro a Este do Forte de S. José. 1940. Acedido em 01-10-2018. Disponível em: <https://loorock.blogspot.com/2008/08/evolucao-do-porto-do-funchal.html>

FIG. 17.4 Extensão do cais 430 metros a este da última intervenção. 1962.

PERREIRA, Eduardo. *Ilhas de Zargo*. vol. II, 4ª Edição. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, 1989. Pp152

FIG. 18 Projeto de ampliação do Porto do Funchal, 1953

PERREIRA, Eduardo. *Ilhas de Zargo*. vol. II, 4ª Edição. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, 1989. pp154

FIG. 19 Reunião de tempos

II.III. OS CAMINHOS DA ÁGUA DE S. VICENTE

FIG. 20 Território de Cabo Verde

U.S. Defense Mapping Agency Aerospace Center, *Operational Navigation Chart*. 1964. http://legacy.lib.utexas.edu/maps/cape_verde.html

FIG. 21 Análise sobre os recursos hídricos das ilhas de Santo Antão e S. Vicente e possíveis soluções.

FIG. 22 As mulheres de S. Vicente na Rua de Praia à espera da sua vez para conseguirem água potável.

FIG. 23 O constante transporte de água para a ilha de S. Tomé.

II.IV. THUNNUS OBESUS EM S. TOMÉ

FIG. 24 Território de S. Tomé e Príncipe.

U.S. Defense Mapping Agency Aerospace Center, *Operational Navigation Chart*. 1974
http://legacy.lib.utexas.edu/maps/onc/txu-pclmaps-oclc-8322829_1_3.jpg

FIG. 25 Relação do atum com o oceano.

FIG. 26 Processos e técnicas usadas na pesca do atum.

FIG. 27 Pescador Necas amarrando um atum com uma mão. Cortesia de Necas.

II.V. O MARITINISMO DE BAIÁ DOSTIGRES

FIG. 28 Diogo Homem, *A chart of the Southern Atlantic Ocean*. 1558. Acedido em 15-12-2018. Disponível em: <http://xamalundo.blogspot.com/2014/08/o-meu-ponto-de-vista-da-origem-do-nome.html>

FIG. 29 António SANCHES, *A Portuguese Map of the World*. 1623. Acedido em 15-12-2018. Disponível em: <http://xamalundo.blogspot.com/2014/08/o-meu-ponto-de-vista-da-origem-do-nome.html>

FIG. 30 Tenente-coronel Pinheiro Furtado, *Carta Geográfica da Costa Ocidental da Africa*. 1790. Acedido em 15-12-2018. Disponível em: <http://xamalundo.blogspot.com/2014/08/o-meu-ponto-de-vista-da-origem-do-nome.html>

FIG. 31 Fernando da Costa Leal, *Reconhecimento de Baía dos Tigres*. 1854. Acedido em 15-12-2018. Disponível em: <http://xamalundo.blogspot.com/2014/08/o-meu-ponto-de-vista-da-origem-do-nome.html>

FIG. 32 Domingos Rebelo, *Família Piscatória*. 1955 Acedido em 15-12-2018. Disponível em:

Em exposição permanente no Museu Marítimo de Ílhavo (Depósito do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas).

FIG. 33 Vista da cidade de Baía dos Tigres. Década de 60. Acedido em 15-12-2018. Disponível em: <http://princesa-do-namibe.blogspot.com/2014/08/baia-dos-tigres-entre-o-inicio-da.html>

FIG. 34 Atlas de imagens da época de 1960/70 Acedido em 15-12-2018. Disponível em: <http://princesa-do-namibe.blogspot.com/2014/08/baia-dos-tigres-entre-o-inicio-da.html>

FIG. 35 Análise da cidade junto à pista área.

Google Earth, 2012. | Fotografias de © 2017 Dolf Els

FIG. 36 Desobstrução das areias junto às fabricas e outras instalações. 1966 Acedido em 15-12-2018. Disponível em: <http://princesa-do-namibe.blogspot.com/2014/08/baia-dos-tigres-entre-o-inicio-da.html>

FIG 37 Robert Smithson, *Partially Buried Wood Shed*. 1970.

III.I A TEMPESTADE GEOGRAFICA

FIG. 38 Berann, Heinrich Caesar. Atlantic Ocean Floor. 1968. Acedido em 12-10-2018. Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/A-map-of-the-Atlantic-Ocean-floor-published-in-1968-based-on-a-large-number-of-deep-ocean_fig1_317409531

FIG. 39 Athelstan F. Spilhaus. August projection of world ocean map showing surface ocean. 1942

BORASI, Giovanna. Journeys: How travelling fruit, ideas and buildings rearrange our environment. Canadian Centre for architecture. 2010.

FIG. 40 Ciclos do globo: um dia | um ano | uma viagem

FIG. 41 Ciclos ligados à tempestade

III.II LEMBRANÇA

FIG. 42 A viagem de Zargo a partir de Lembrança

FIG. 43 Mesóstico da Viagem de Zargo

ANEXOS

Anexo 1 - O Atuneiro Zargo | p. 130

Anexo 2 - Correntes oceânicas 1943 | p.131

Anexo 3 - Dimaxion Air-ocean World map, Fuller | p.132

Anexo 4 - Atlantic Ocean. Atlantic Ocean - Islands. Pergamon World Atlas | p.133

Anexo 5 - Lewis Carroll - Henry Holiday, The Hunting of the Snark, plate 4 | p.134

Anexo 6 - 200 anos de viagens no oceano (1800 - 2000) | p.135

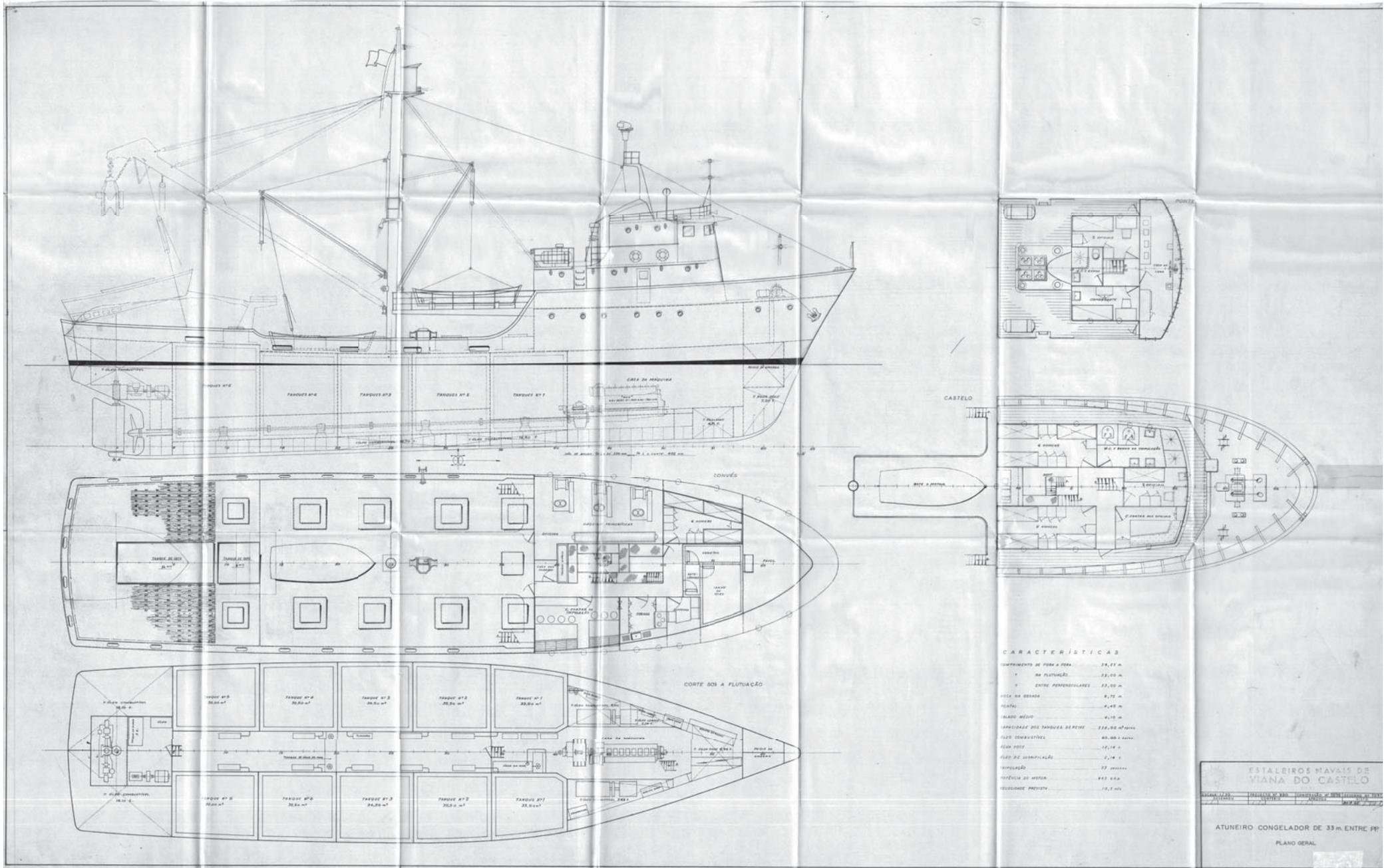
Anexo 7 - Launch the Aquatic Species Distribution map viewer | p.135

Anexo 8 - “Crescimento do Atum do Atlântico em correlação com a sua idade” | p.136

Anexo 9 - Ciclo de vida do atum | p.136

Anexo 10 - Tipos de atum | p.137

Anexo 11 - “Portugal não é um país pequeno” | p.138

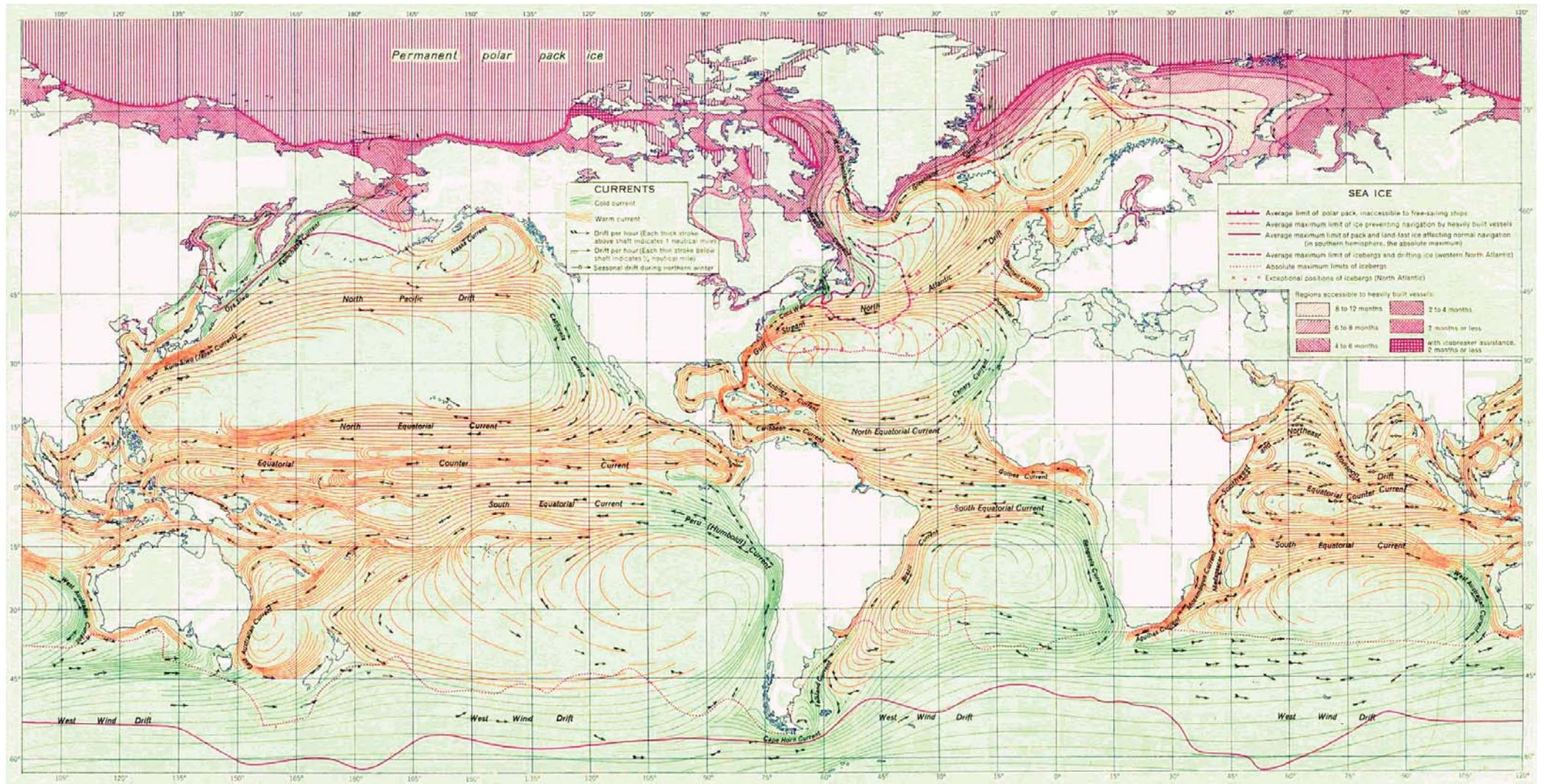


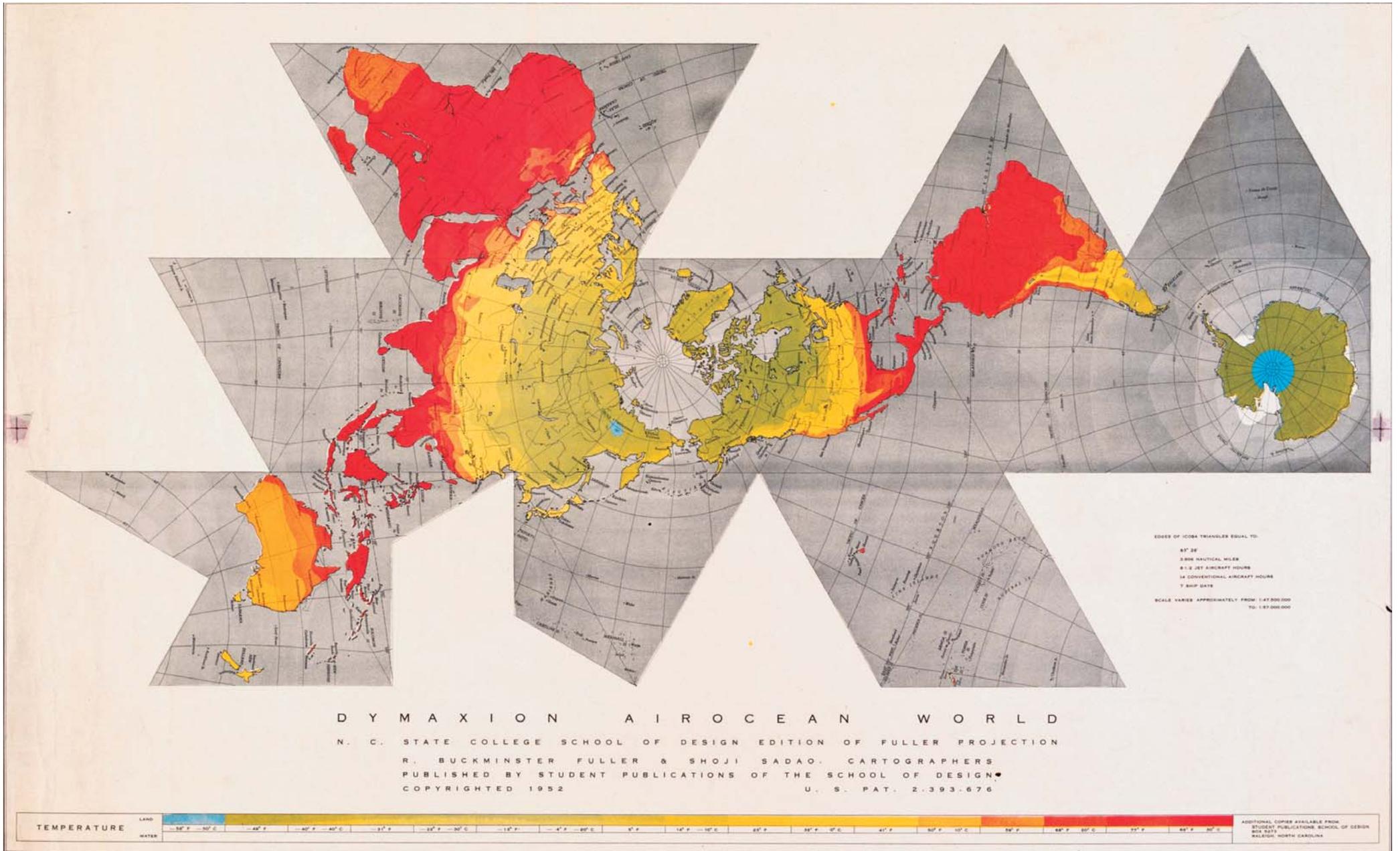
CARACTERÍSTICAS

COMPRIMENTO DE FORA A FORA	33,77 m
" NA PLATAFORMA	32,00 m
" ENTRE PERPENDICULARES	31,00 m
DEIXA NA BORDA	8,75 m
DEIXA	4,40 m
ALARGO MÉDIO	6,10 m
CAPACIDADE DOS TANQUES DE REFEIÇÃO	232,00 m³/tonel
QUANT. DE CONSERVAS	60.000 caixas
ALUM. DIAS	15,74 h
VELOC. DE LOCOMOÇÃO	5,74 h
INSTALAÇÃO	33 pessoas
CONSUMO DE COMBUSTÍVEL	815 kwh
VELOCIDADE PREVISTA	10,7 m/h

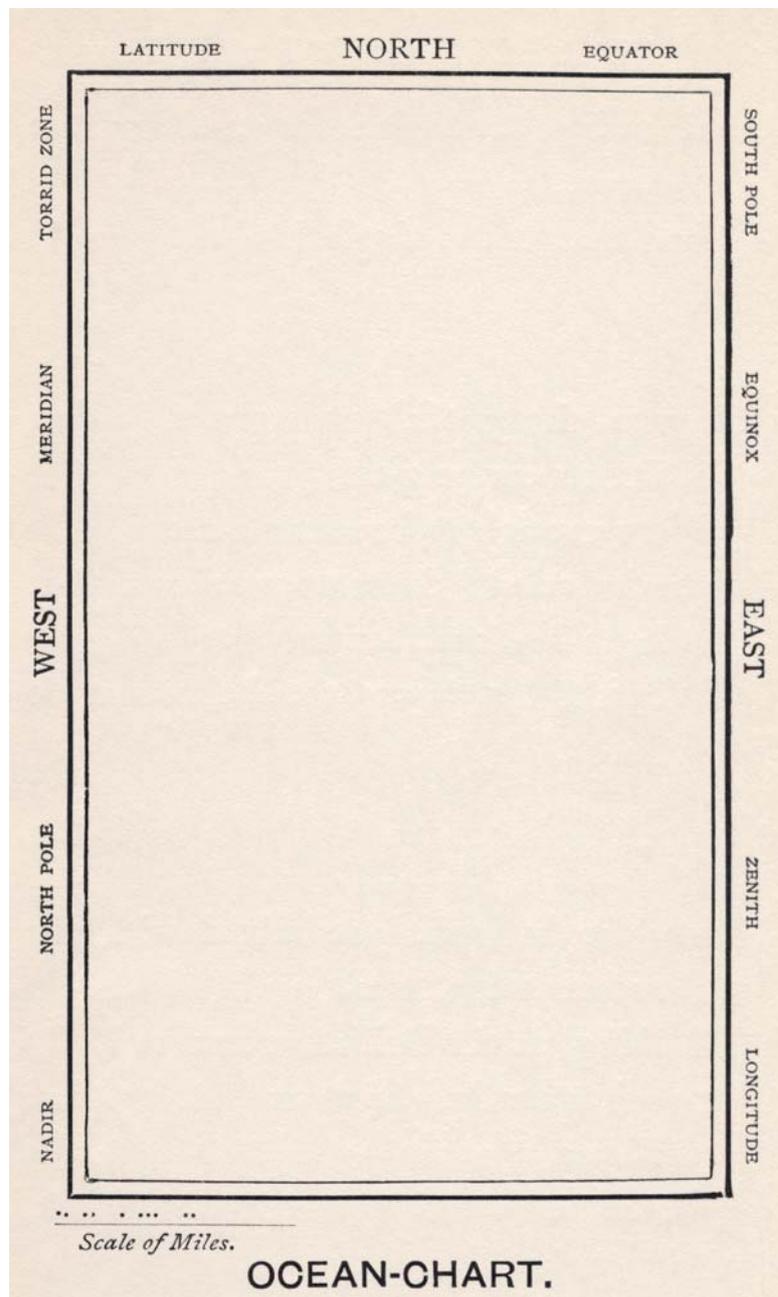
ESTALEIROS NAVAIS DE
VIANA DO CASTELO

ATUNEIRO CONGELADOR DE 33 m. ENTRE PP
PLANO GERAL





Anexo 3.
 Dimaxion Air-ocean World map, Fuller.
 in: <https://culturacientifica.com/app/uploads/2015/05/imagen-41.jpg> (accedido a 21.11.2018)



*“He had bought a large map representing the sea,
 Without the least vestige of land:
 And the crew were much pleased when they found it to be
 A map they could all understand.*

*“What’s the good of Mercator’s North Poles and Equators,
 Tropics, Zones, and Meridian Lines?”
 So the Bellman would cry: and the crew would reply
 “They are merely conventional signs!”*

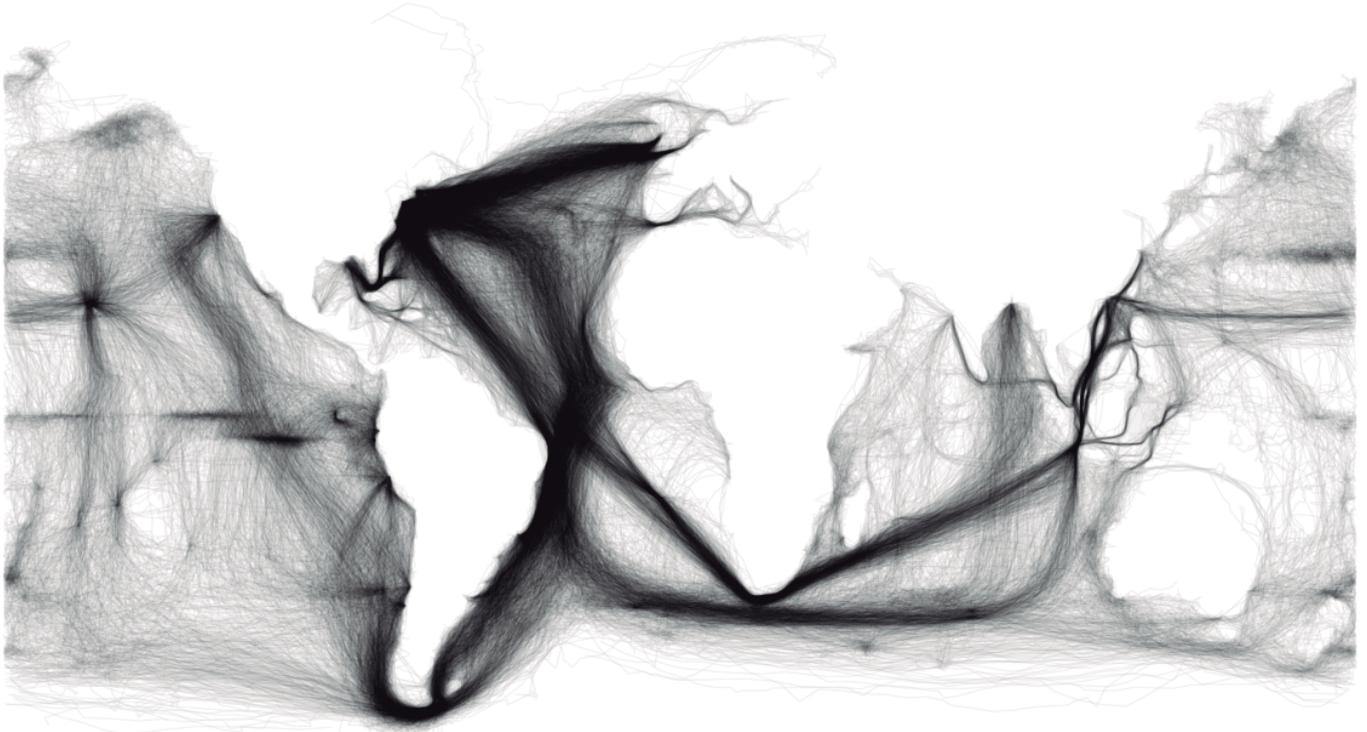
*“Other maps are such shapes, with their islands and capes!
 But we’ve got our brave Captain to thank
 (So the crew would protest) “that he’s bought us the best—
 A perfect and absolute blank!”*

*This was charming, no doubt; but they shortly found out
 That the Captain they trusted so well
 Had only one notion for crossing the ocean,
 And that was to tingle his bell.”*

Anexo 5.

Lewis Carroll - Henry Holiday, The Hunting of the Snark, plate 4

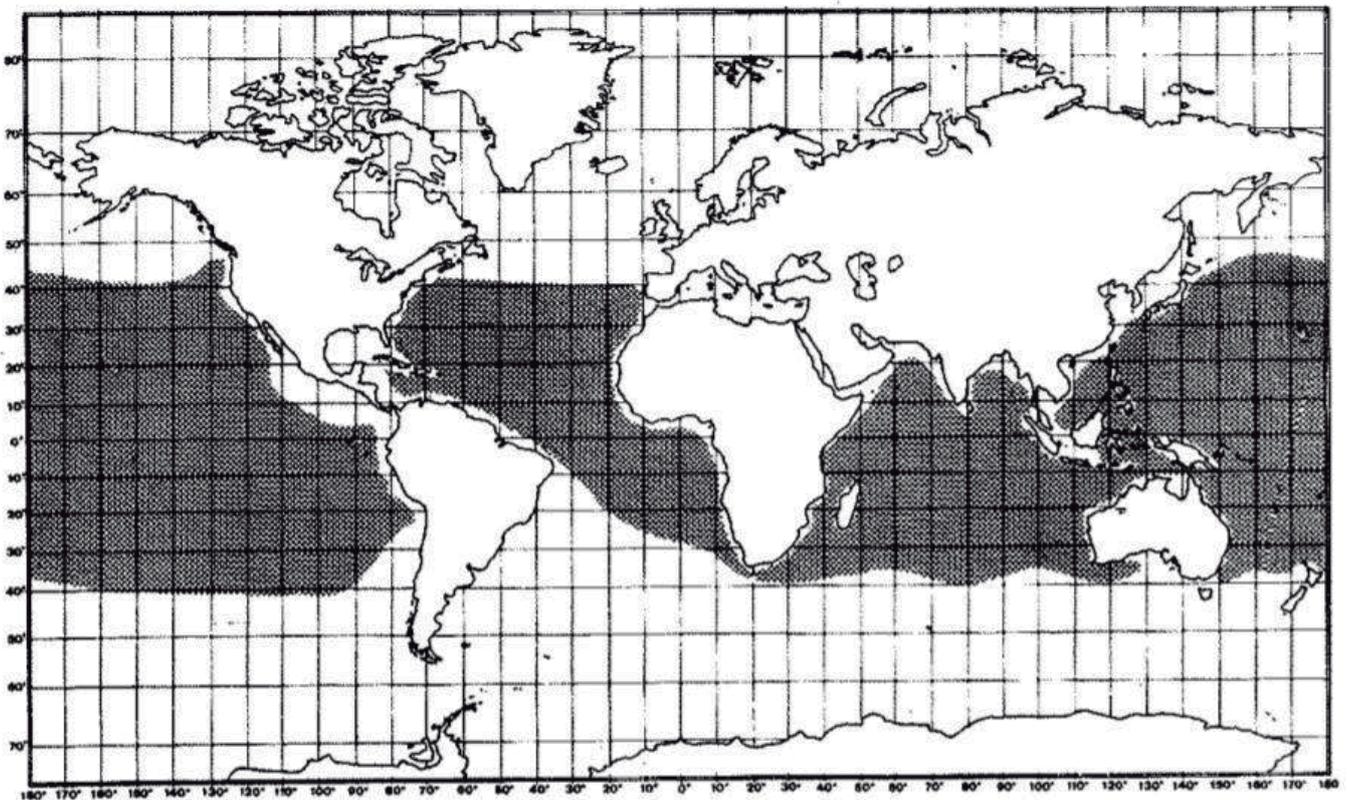
in: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4b/Lewis_Carroll_-_Henry_Holiday_-_Hunting_of_the_Snark_-_Plate_4_unrestored.png
 (accedido a 12.09.2018).



Anexo 6.

200 anos de viagens no oceano (1800 - 2000)

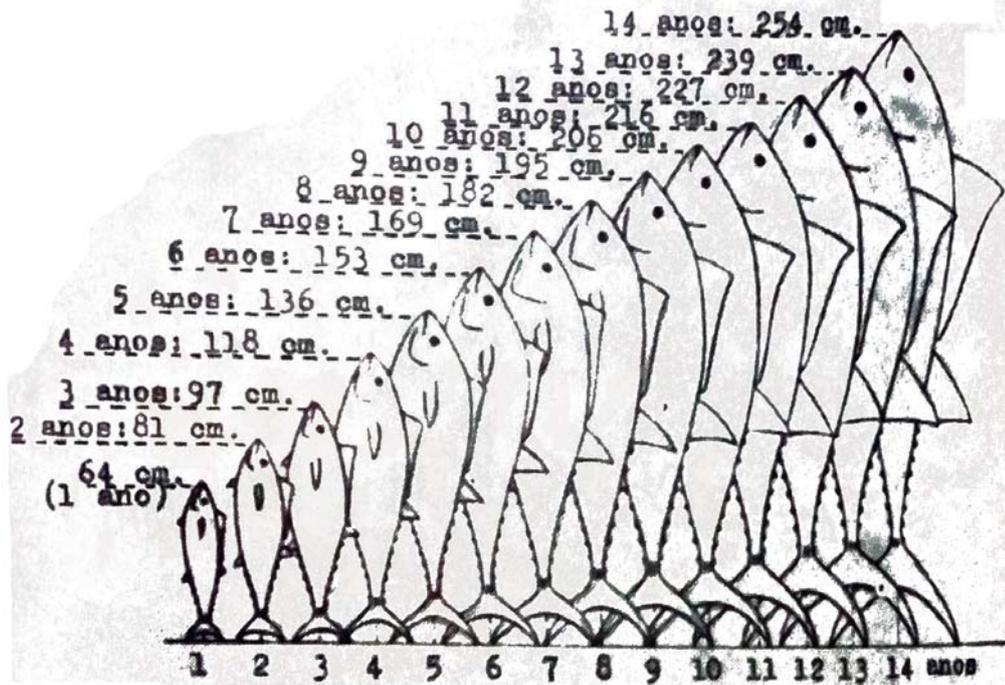
in: COULING, Nancy Raewyn. *The Role of Ocean Space in Contemporary Urbanization*. Tese de Doutoramento n.º 6749, Faculté de L'environnement Naturel, Architectural et Construit. École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suíça. 2015. p. 32.



Anexo 7.

Launch the Aquatic Species Distribution map viewer

in: FAO. *FAO Species catalogue – An annotated and Illustrated catalogue of tunas, mackerels, bonitos, and related species known to date. Vol. II., FAO Fisheries Synopsis n. 125. 1983. p. 89*

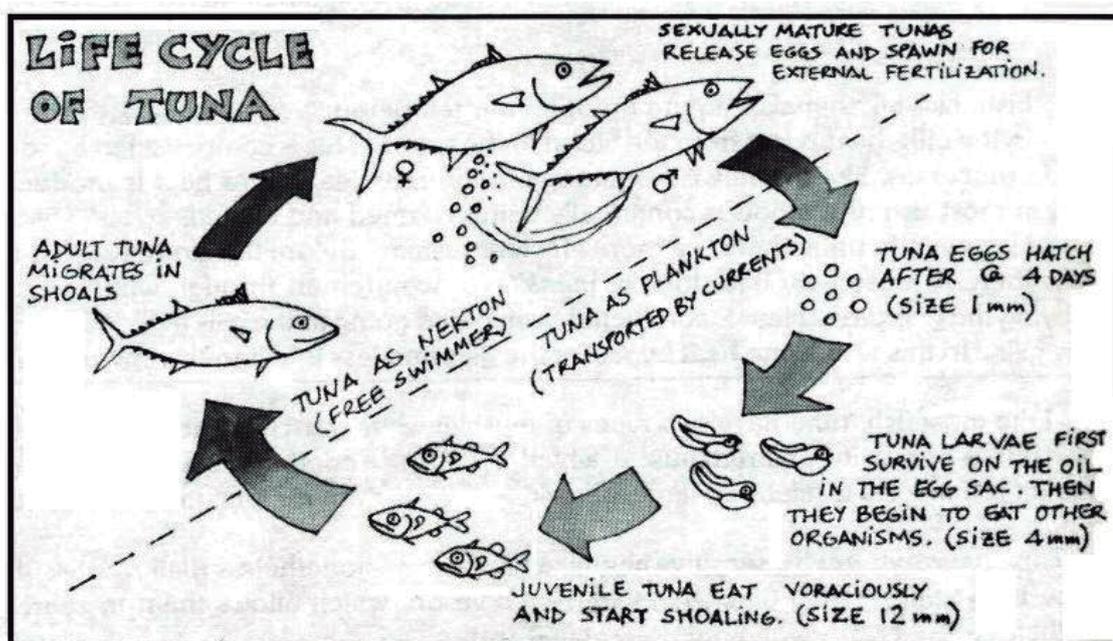


Crescimento do Atum do Atlântico em correlação com a sua idade

Anexo 8.

“Crescimento do Atum do Atlântico em correlação com a sua idade”

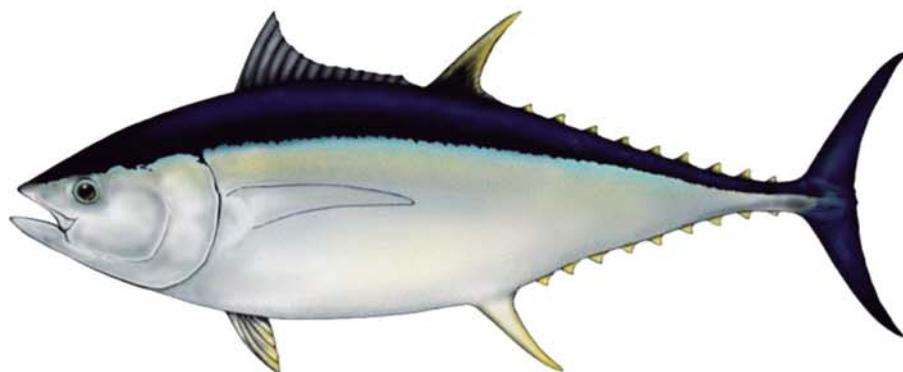
in: IDEIAS, Alberto. “Os Peregrinos do Mar”. In: *Jornal do Pescador*, dezembro 1970, p.51.



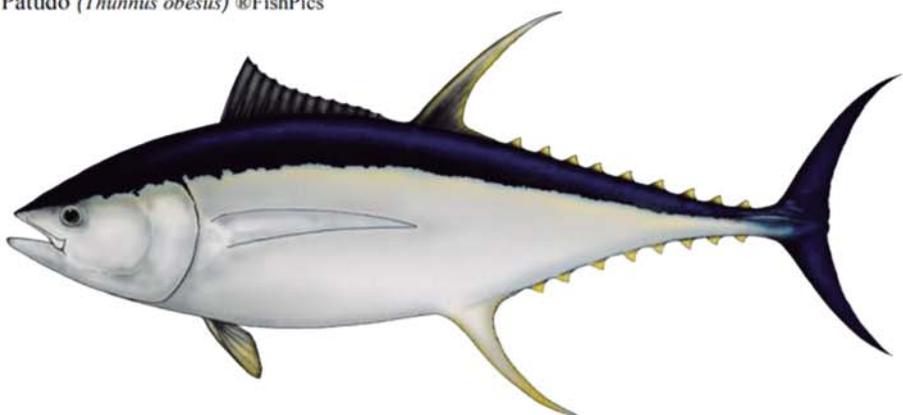
Anexo 9.

Ciclo de vida do atum

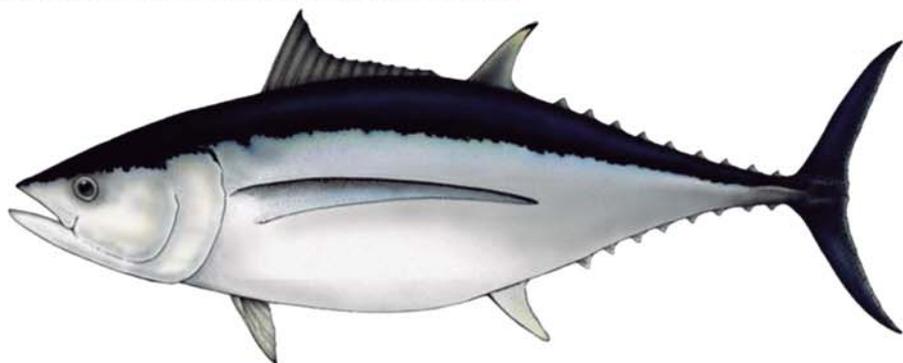
in: https://www.reddit.com/r/Tuna/comments/4qzvc3/the_tuna_life_cycle_photo_graph/ (acedido a 12.11.2018).



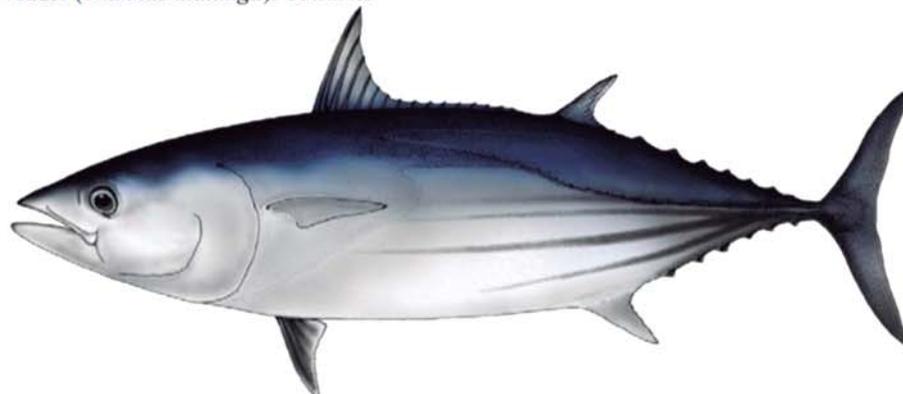
Patudo (*Thunnus obesus*) ©FishPics



Albacora ou Galha-à-ré (*Thunnus albacares*). ©FishPics



Voador (*Thunnus alalunga*). ©FishPics



Bonito ou Gaiado (*Katsuwonus pelamis*) ©FishPics

Anexo 10.

Tipos de atum

in: MARY, LESE. *O atum em Portugal de 1896 a 2011: Contributos para a sua história ambiental, ecológica e económica. Tese de Mestrado, Faculdade de Ciências, Departamento de Biologia Animal. Universidade de Lisboa, Portugal. 2013. p. 76-77.*

“PORTUGAL NÃO É UM PAÍS PEQUENO”



Anexo 11.

“Portugal não é um país pequeno”

in: https://malomil.blogspot.com/2015/02/portugal-nao-e-um-pais-pequeno.html?fbclid=IwAR2RbkuCLc5mY6lFWVF51GBwVf86x9Tx-5wb_ZPNQIawBMNEYOYsa-VDeGQ (accedido a 02.06.2018)

