



JOSÉ DOS SANTOS CARÉ JÚNIOR

José dos Santos Caré Júnior nasceu, na Ericeira, a 19 de Março de 1924, por coincidência dia de S. José e razão por que foi baptizado José. É filho de José dos Santos Caré, mestre-de-obras, muito considerado na terra, construtor dos edifícios da capitania e do primeiro mercado da vila e industrial de construção civil, e de Esmeralda da Conceição Casado Caré. «A minha mãe foi enfermeira no antigo Hospital da Ericeira.» O irmão, Mário dos Santos Caré, já falecido, era mais novo, dezoito meses.

Devido à conjugação das datas de nascimento e de abertura do ano lectivo na escola, José Caré entrou para a instrução primária um ano antes do que era normal ao tempo, tendo terminado a quarta classe, em 1933, aos nove anos.

As leis do Estado Novo permitiam que se a família pagasse uma multa no valor de 100\$00 [cem escudos], o aluno poderia fazer o exame da quarta classe com a antecipação de um ano em relação à norma. Frequentou a Escola Primária da Ericeira entre 1930 e 1933. Fez o exame da quarta classe, com distinção, na escola de Mafra, situada no edifício onde hoje está instalada a Biblioteca Municipal, com o Professor Canilho. A classe tinha mais de quarenta alunos. Saiu da escola e foi acompanhar o pai na actividade de «construtor civil à antiga», na área comercial, de carpintaria mecânica e de construção civil, até aos dezassete anos, altura em que por lei pôde ingressar na escola industrial. «Na estância do meu pai aprendi, do princípio ao fim, o ofício de carpinteiro manual, que requeria muito rigor e precisão.»

Em 1935, o pai comprou o casão das antigas armações de sardinha da empresa “Rosa & Comandita”, por cinquenta contos [50.000\$00]. «Quando o meu pai comprou o casão existiam pilhas redondas, de cabos da grossura do braço de um homem, para fixar as armações ao largo, que faziam uma espiral em cone – em que a gente brincava, descendo por dentro da espiral –, muitas âncoras com 500kg e redes.

No quintal, por detrás do casão, havia três ou quatro pios muito grandes. Eram as salgas, para salgar o peixe, a sardinha. Cheguei a ver no casão livros de venda das armações, mas perdeu-se tudo no tempo.

O José Camarate Carrilho, escriturário das armações, era agente da “Mala Real Inglesa”¹, companhia de navegação. O escritório das armações era na parte norte do edifício do casão, onde existia um grande quadro a óleo com um pacote da “Mala Real”. No período áureo da emigração para o Brasil, na passagem do século XIX para o século XX, José Carrilho vendia aqui as passagens. Uma vez, disseram-me que até havia aqui um cônsul do Brasil que emitia vistos, não sei se isso corresponde à verdade.

¹A “Mala Real Inglesa” (“Royal Mail Lines”) assegurou a carreira da América do Sul (Southampton – Lisboa – Brasil – Uruguai – Argentina) entre 1850 e 1980.

As embarcações das armações ficaram aí pela rua porque eram muito grandes. Lembro-me que, em 1948, uma das barcas foi cortada ao meio para fazer de coreto para as Festas em Honra de Nossa Senhora da Nazaré. As barcas estavam na parada onde é o Salão Paroquial.

Em Santa Marta havia outro casão das armações e uma cordoaria para fabricar cabos. Conheci em vida o “Américo Cordoeiro”, da família dos “Catitas”. Não sei quem era o patrão.»

O pai transferiu a oficina, que tinha anteriormente na Rua da Barroca, que por sua vez, estivera estabelecida inicialmente na Rua Eduardo Burnay, para o casão. A oficina original situava-se na pequena casa pertencente ao Turismo e actual dependência da “Galeria Orlando Morais”.

José dos Santos Caré abriu no casão uma carpintaria mecânica, estância de materiais de construção civil e de aprestos marítimos.

«O meu pai chegou a ter nove carpinteiros ao banco. Nesse tempo não havia máquinas mecânicas. Em 1948, comprou um camião “Ford” americano, modelo “Hércules”, a “diesel”. O “diesel” só se vulgarizou no nosso país a partir da segunda guerra mundial.»

O irmão tirou a carta de condução de pesados e passou a ir a Lisboa buscar o cimento e as mercadorias que vendiam no estabelecimento.

«Em 1950, o meu pai comprou a primeira máquina na Travessa do Fala Só, que vai dar ao elevador da Glória, em Lisboa, a um belga com o apelido... Era uma máquina polivalente, uma máquina universal. Era plaina, tupia de emoldurar, de furar e de rasgar. Como aquilo não bastava comprou uma serra de fita, uma máquina alemã de furar por correntes e os complementos – máquinas de lixar, etc. Tirou a tupia horizontal – máquina de emoldurar – da máquina universal e passou-a a vertical. Grande parte dos carpinteiros era natural do Sobreiro e de Ribamar. Poucos eram daqui.

Eu próprio aprendi no banco. Ainda tenho essas ferramentas todas. Todas as peças para as portas e janelas eram aplainadas à mão.»

José dos Santos Caré		
ESTANCIA DE MADEIRAS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO		
ENCARREGA-SE DE QUALQUER TRABALHO DE CONSTRUÇÃO CIVIL		
Rua Luiz Quaresma, 23-24-25		
TRAVESSA DA MISERICÓRDIA, 3 BRICEIRA TRAVESSA DE SANTO ANTONIO, 1		
20 de Abril de 1947		
O Ex.º Sr. D. Maria Adelaide Fernandes, Dvz.º:		
14	Cimento em trabalho da casa de José	32,00
2	" " casa e ba. de San. d. Francisco	50,00
5	Mda. n.º 996	15,40
	997	5,00
7	Folha f. de aço e madeira para a porta e janela da casa de José	126,00
30	Bancadas de cimento	20,00
31	Cimento em casa e madeira para a casa de José	26,00
28	Folha galvanizada para porta e janela	220,00
29	Folha galvanizada	5,00
9	36" folha (casa f. de José)	56,00
	7" folha de alumínio	28,00
10	1" de alumínio	1,00
	10" folha	10,00
	4" folha de alumínio	18,00
14	Madeira e cimento para a casa	120,00
16	Mda. n.º 1117 (Galvão)	10,40
26	" " 1123 (Galvão)	45,00
	" " 1124 (Galvão)	761,00

Factura da “Estância Caré” de 20.04.1947, passada à esposa de Domingos Fernandes².

Do alto das arribas, camarote natural único da costa portuguesa, José Caré assistiu impotente a naufrágios e presenciou cenas dramáticas da luta dos pescadores motivadas pela precariedade do portinho da Ericeira. «A convivência e familiaridade com tudo o que era mar e classe piscatória – a ribas situava-se a trinta ou quarenta metros da minha casa. Via naufrágios, mortos, via isto e via aquilo – gerou uma reviravolta na minha maneira de ver e de ser. O mar dá sempre uma imagem diferente. O mar está e é sempre diferente.»

²Gentilmente cedida por Maria Amélia Fernandes Lopes das Neves, neta de Domingos Fernandes.

Em 1941, José Caré entrou para a Escola Machado de Castro, em Lisboa, onde frequentou, e concluiu, durante cinco anos, o curso do ramo de construção civil. Foi um dos melhores alunos da escola – «Saí de lá com um dezassete ou um dezoito e com uns rudimentos de desenho técnico. Depois tarimbeei no “atelier” do arquitecto Rodrigues Lima, aos Poiais de S. Bento, em Lisboa, onde aprendi o desenho que se fazia cá fora, porque na escola era mais desenho teórico do que outra coisa.»

Enquanto estudante, vinha à Ericeira na carreira, um Domingo por outro e nas férias – no Natal, na Páscoa e no Verão. A passagem de ida e volta para Lisboa custava seis escudos (6\$00).

A concorrência entre as empresas de viação “Miranda”, “Gaspar” e “Mafrense” ao tempo era tal que davam um charuto aos passageiros homens e iam buscar as pessoas às Fontainhas, para não virem a pé do Norte.

Enquanto estudante em Lisboa ficou alojado em casa de familiares. Após terminar o curso regressou à Ericeira e dedicou-se aos projectos de construção civil para particulares.

Em 20 de Julho de 1944, José Caré entrou para a tropa no Regimento de Artilharia quatro, em Leiria. Deveria ter entrado um ano depois, altura em que faria vinte e um anos, mas entrou um ano antes, pois os japoneses ocuparam Timor e o Governo antecipou a incorporação um ano – «Fui sargento. Tirei o curso de carroceiro. Fiz onze meses de tropa, tendo saído em 1945. Nós estávamos menos tempo na tropa do que as praças. Depois, vim para a Ericeira e fiz o resto da vida aqui.

Em 1946, escrevi à máquina todo o processo referente ao Restabelecimento do Concelho da Ericeira», que viria a ser incluído numa publicação da “Editora Mar de Letras” com o mesmo título em 1998. «O meu pai tinha comprado uma máquina de escrever e eu fui o dactilógrafo do processo todo. Na Ericeira, um ano ou dois antes havia quatro ou cinco máquinas de escrever – no Turismo, na Junta de Freguesia, no “João dos Leitões”.

Em 1955, «casei já tarde, aos 31 anos, com a Maria do Carmo Crava Caré, filha do Sr. João Domingos Crava, que foi africanista. O meu sogro trabalhou numa companhia de navegação inglesa no porto da Beira, em Moçambique, na área da carga e descarga de navios e batelões, e depois quando veio para aqui foi zelador da Junta de Turismo da Ericeira.»

José Caré tem uma filha, Maria do Carmo Crava Caré, nascida a 5 de Dezembro de 1960, na Ericeira, professora primária.

«No tempo do meu pai e um bocadinho no meu, o mestre-de-obras era soberano, construía de acordo com os cânones, com o que tinha aprendido e impunha-se perante o cliente. Agora, o cliente pode ser, por exemplo, um emigrante que tenha vindo de um país com telhados altivos, telhados para a neve escorrer [faz com as mãos um gesto que define um triângulo isósceles com um ângulo oposto à base bastante agudo] e diz ao mestre – Olhe, quero uma casa igual a esta.

Naquele tempo, o cliente não se aventurava a isso. O mestre-de-obras era um general, havia respeito. O mestre-de-obras definia os materiais, as formas e o preceito de construir. Por essa razão pega-se numa panorâmica da Ericeira do século XIX ou do princípio do século XX e há uma harmonia em volume e na cor, que naquele tempo era branca. Fiz centenas de projectos, não sei se milhares.»

Sobre a construção civil, José Caré conta-nos esta história assaz curiosa – «O provérbio “Ninho feito, pega morta” significa “casa pronta, pega morta”, pois a pega morre quando tem o ninho pronto. É uma espécie de escárnio e mal dizer quando um tipo começa uma obra e depois de estar feita, o tipo morre. O antídoto que antigamente se usava na construção civil contra o mau-olhado a que se referia o adágio era o seguinte – Na ponta da empena lisa, onde faz o bico, para servir de antídoto, deixava-se um palmo de reboco por fazer. Para significar que a obra não estava acabada, para não trazer a morte do dono em função do provérbio da pega.

O Capitão Lopes esteve em presidente da câmara [de Mafra] quase vinte anos, desde 1939. O engenheiro chefe dos serviços de obras da câmara, o funcionário, tinha competência oficial para assinar projectos particulares, chamava-se Mário Lisboa de Oliveira Dores. Eu era agente técnico de construção civil. Tinha competência para assinar projectos. Comecei em 1941 e acabei em 2001.»

José Caré fez projectos para quase todas as localidades do concelho de Mafra.

Dedicou-se também ao projecto e desenho de viveiros de lagostas. «A Marinha fazia a concessão que renovava todos os anos, do espaço para o viveiro. O dono escolhia, a Marinha deixava abrir o

buraco a dinamite, não era o buraco na totalidade. Nesse tempo, o cimento armado era caro, ainda não estava divulgado, fazíamos o viveiro com a cobertura em troncos de pinheiro com quinze centímetros de diâmetro com um ligeiro intervalo para sair a água, por causa da força do vento e do mar e as lagostas estavam lá em baixo. A legislação mandava que se fizesse uma planta do viveiro com uma figura geométrica da localização com pontos de referência a indícios conhecidos, por exemplo, a distância a um marco, a um poste.

Fiz uma série de viveiros desses, bastantes mesmo.» A propósito do viveiro grande, situado a seguir ao ténis do Hotel de Turismo [Hotel Vila Galé], que era da Marta [Marta Santar Franco], a mãe do “Mar à Vista” [José Manuel “Tá Névoa”], conta-nos a seguinte história – «A Marta era uma mulher muito cigana, muito vivida. Um dia veio ter comigo e disse-me – Oh, senhor “Zé”, preciso de um projecto para o viveiro em menos de uma semana. Respondi-lhe – Está bem. Os desenhos eram simples. Aquilo era quase sistemático. Fiz o viveiro e fui entregar o projecto à capitania.

O Gomes [Raul Duarte Gomes, proprietário do Hotel de Turismo] também tinha deitado o olho àquele local, mas mandou fazer o projecto a um “atelier” de um arquitecto, em Lisboa.

O tipo demorou aquilo e quando veio para tomar posição, já era tarde, porque a Marta já tinha dado entrada do projecto antes. Ainda lhe fez uma guerra, mas prevaleceu a ordem de entrada do processo na repartição, que era o que determinava a lei.

Fiz projectos para o Dário Baptista da Silva, para o Augusto Morais e para o Belchior [António Cândido da Costa Belchior]. Havia um carpinteiro, que era o Luís Bernardino, irmão do dono da drogaria Bernardino, o Henrique Bernardino, que era marceneiro numa casa que existia por detrás da casa da Helena Mata.

O Luís tinha ali oficina de carpinteiro e fazia os desenhos dos viveiros antes de eu começar a fazer, mas não tinha instrumentos de desenho. Tinha uma caneta de tinta-da-china e fazia os desenhos à mão. O desenho do viveiro do “Casaleiro”, da Lapa da Serra, foi feito por esse Bernardino.

Um dia, o Dário Baptista da Silva foi comprar pregos de dez polegadas à nossa casa para a cobertura de um viveiro e eu perguntei-lhe – Como é que o mar era capaz de levantar completamente a cobertura de um viveiro. Dário Silva fez-me o seguinte comentário – *O mar de Sesimbra, o mar de Cascais e o mar do Algarve usam calças curtas, o mar da Ericeira usa calças compridas*, como quem diz é adulto.

O Belchior – sobrinho do Domingos Fernandes³. Era um homem viajado e vivido porque foi à primeira guerra mundial, chegou a ser embarcado e interessou-se pela pesca da lagosta no estrangeiro – afirmava a pés juntos que a lagosta da Ericeira – desde aqui da Ericeira propriamente dita, até à zona da Ponta Preta, que é ali para a Assenta, a que os pescadores chamam o parcel, um trecho da costa – era a melhor lagosta do mundo.

Os aviões alemães da “Lufthansa” vinham aqui à Granja de Sintra⁴, ainda não havia a Portela⁵, em Lisboa, e levavam as lagostas.

No Verão levavam as lagostas vivas embrulhadas em folhas de fetos, que é um vegetal fresco. No Inverno – as plainas faziam uns caracóis muito grandes – iam lá buscar os caracóis limpinhos para acondicionarem as lagostas. Nós fazíamos as caixas em madeira muito fininha, em casquinha, para irem no avião. Havia também muito embarque de lagosta para os paquetes da “Mala Real Inglesa” que tocavam em Lisboa, da carreira de Southampton para Lisboa, Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires. Os alemães também tinham uma carreira dessas⁶, de maneira que a lagosta da Ericeira tinha fama mundial.

Nós vendíamos na estância toda a espécie de material para as embarcações artesanais, que havia naquele tempo, a vela e remos. Nós vendíamos ali tudo – pregos zincados, estopa, alcatrão, breu,

³Domingos Fernandes foi um abastado armador e negociante de lagostas da Ericeira, que exerceu os cargos de Regedor e Vereador da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira. Foi igualmente um grande benfeitor da Ericeira e das suas gentes, contribuindo com fundos consideráveis para a construção do Hospital da Misericórdia.

⁴Aeroporto da Granja do Marquês.

⁵Aeroporto da Portela, em Lisboa.

⁶A “Hamburg Amerikanische Paketfahrt Actien-Gesellschaft” (“HAPAG”), conhecida pelo nome inglês “Hamburg American Line”, foi fundada em Hamburgo, em 1847, tornando-se rapidamente na maior companhia mercante alemã servindo o mercado criado pela emigração alemã para a América. Em 1 de Setembro de 1970, fundiu-se com a “North German Lloyd” ficando a designar-se “Hapag-Lloyd AG”.

remos, vertedores, o apetrecho de tirar água das embarcações, todos os apetrechos para a construção naval, o arame zincado com que se faziam os covos, tipo harmónio, que depois se fechavam. Ainda me lembro dos números do arame – cinco e seis. O seis era mais fino. Os covos tinham umas bocas redondas por onde entravam as lagostas, que eram feitas com o arame número dez. Todo esse tipo de material era vendido pela nossa casa.

As lanchas eram feitas na Assenta pelo Pardal. Sem desprimor para o homem, as embarcações da Assenta eram muito frágeis, para o tipo de mar e para a meteorologia que temos aqui. E sem responsabilizar o homem, já se vê. Se as embarcações fossem mais capazes alguns naufrágios não teriam acontecido.

Em 1943 chegou aqui um homem da Nazaré chamado Policarpo Vicente Isaac. Até tenho uma fotografia dele em pose, ao pé de um barco que estava a construir, com enchó e serra. O Afonso da taberna [Afonso da Silva Lucas] é que foi descobrir o Policarpo à Nazaré. Veio com a mulher e com os filhos. Houve filhos e filhas que se casaram aqui. Depois regressou à Nazaré. Não sei se a trabalhar, se não. Morreu e foi enterrado na Nazaré. O homem foi à estância comprar ripas e coisas que precisava, para iniciar a construção de uma lancha para o Afonso.



Policarpo é o 1º a contar da esquerda, sentado, Afonso Lucas é o 2º a contar da direita, em pé.⁷

O Policarpo veio fazer o “Januário Lucas”, por alcunha a “Carça”. Todos os barcos da Ericeira tinham alcunha. O Afonso teve um barco, que era um “canot” de uma chalupa francesa, feito em tirinhas. Não era construído como as baleeiras, com tiras sobrepostas. O casco era liso feito à mão com tirinhas muito estreitinhas. Era um “canot” que deu à costa com motor. Tinha um feitio esquisito de desenho de barco. Puseram-lhe a alcunha “Lacrau”. Esse barco trazia um motor que foi vendido a um pescador.

Na Ericeira, com o Policarpo, apareceu pela primeira vez um “lanchão”. Tinha sete metros de comprimento [6,27m]⁸, convés à frente até meio, a meio tinha um poço, para os homens andarem em pé. Depois tinha a casa do motor e outro poço à ré. Era uma embarcação mais alta com um metro de pontal [0,92m].

Eu começo a ver aquilo e fico fascinado com a nascença do desenho do barco. Fazer o modelo, depois tirar as linhas curvas, transplantar, fazer um desenho de projecções, as linhas horizontais, as secções horizontais.

O modelo do barco é feito em tabuinhas de um centímetro de espessura, em geral em casquinha, que é madeira macia, aparafusadas umas às outras. Desarmam-se as tabuinhas. A tabuinha que corresponde à linha número um, a primeira tábuca que aparece, apresenta uma determinada curvatura. Em geral tem o bojo, aqui é a proa e aqui a popa [indica com as mãos, seguindo o perfil imaginário do desenho da embarcação], depois daqui, da largura, em relação ao eixo tiramos as linhas, tiramos estas dimensões todas para fazer a caverna. É um desenho de projecções ou de transplantação.

⁷Fotografia gentilmente cedida pelo jornal “O Ericeira”, a quem agradecemos a colaboração. A foto cedida por José Caré foi recortada do jornal “O Ericeira”.

⁸BCM-AH, Terceiro Livro de Registo de Embarcações da DME.

Fiquei fascinado com aquilo e disse ao homem – Você, um dia tem que me ensinar isso. Ensinou-me. Ainda fiz uns barcos, três ou quatro canoas para a pesca daqui. [José Caré construiu as seguintes embarcações – o “Anequim”, registado, em 7 de Setembro de 1945, com o nº E19F, por Maria Teresa da Silveira Barroso Pereira Victorino. Dedicava-se à pesca costeira. Tinha 4,25m de comprimento, 1,78m de boca, 0,65m de pontal e 2,234T de arqueação bruta; o “Elder”, registado, em 12 de Abril de 1946, com o nº E128L, por Luís Pina Júnior, por alcunha “CP”. Dedicava-se à pesca costeira. Tinha 3,74m de comprimento, 1,52m de boca, 0,69m de pontal e 0,980T de arqueação bruta; o “Suzete”, registado, em 12 de Abril de 1946, com o nº E129L, por Carlos Almeida Lopes da Cruz. Dedicava-se à pesca costeira artesanal. Tinha 3,64m de comprimento, 1,60m de boca, 0,59m de pontal e 0,859T de arqueação bruta; o “Vem com Deus”, registado, em 9 de Abril de 1946, com o nº E131L, por Joaquim de Almeida Marrão. Dedicava-se à pesca costeira artesanal. Tinha 4,17m de comprimento, 1,83m de boca, 0,71m de pontal e 1,354T de arqueação bruta; e o “Neptuno”, registado, em 3 de Fevereiro de 1949, com o nº E150L, por Maria Teresa da Silveira Barroso Pereira Victorino. Dedicava-se à pesca desportiva. Tinha 4,95m de comprimento, 1,5m de boca, 0,60m de pontal e 1,113T de arqueação bruta. Poderia levar um motor desmontável, tipo “Arquimedes”, de 2 H.P.]⁹

A “Arquimedes” foi uma marca sueca pioneira dos motores fora de borda. A vida também não dava para me dedicar à arte. Fazia esse trabalho nos intervalos. Fazia um modelo visual de aproximação às linhas que existiam. Fiz também um “outboard” com alguns cinco metros para mim.

Quando estive em Lisboa, na escola, conheci uns rapazes que tinham um negócio de construção e de carpintaria. Foram meus colegas. Tinham adquirido uma serração para a zona da Lourinhã, numa das praias. Uma vez, veio à baila a história dos barcos. Fiz o risco e marquei a madeira toda para um iate de patilhão muito grande, aí com uns sete metros de comprimento. Tinha uma fotografia disso, que desapareceu.

Fiz também o projecto para uma traineira para a pesca do alto para a Nazaré, de dez metros, com plano horizontal, plano vertical e plano longitudinal para um cliente do Policarpo. Foi aprovado pela capitania. Fiz um barquinho, uma chata com dois metros e meio ou três metros para o arquitecto Pardal Monteiro, cuja família tinha aqui uma casa.

Uma vez, o arquitecto Pardal Monteiro passou pela oficina e viu-me a armar um barquito desses que eu fazia. Foi o arquitecto do Edifício do Instituto Nacional de Estatística, do Instituto Superior Técnico, do Pavilhão do Parque de Santa Marta e do primeiro mercado que o meu tio Eugénio Caré fez por concessão. O meu tio era casado com uma irmã do meu pai.

O arquitecto Pardal Monteiro conhecia e dava-se com o meu pai, e pediu-me se lhe fazia uma daquelas chatas de Cascais, de fundo chato, para um tanque de uma propriedade que ele tinha perto de Bucelas. Eu fiz a chata. Depois achei piada à observação que me fez quando lhe apresentei a conta, tanto disto, tanto daquilo, mão-de-obra, pregos, etc. Mandou-me uma carta com um cheque para pagar e na carta pôs esta observação – Verifico que não incluiu qualquer verba para a administração da construção do barco, pelo que fico muito agradecido. Essa pincelada ficou-me, quando toda a gente especula sobre ciganices, quando se apresenta a conta.

Desse período da construção naval ainda conservo em casa umas reguinhas muito fininhas em casquinha, que foram passadas a óleo. Fundi uns pesos em chumbo com um “ganchinho” assim [indica com as mãos uma linha curva]. Fui eu que fiz tudo. Não havia a ganda. Fiz os virotes, alguns grandes, um dos quais era da grossura de uma unha para as curvas muito apertadas, e um mais grosso para as curvas mais lavadas, como nós chamamos, quando a curva é alongada.

Dediquei-me durante uma dúzia de anos, a começar em 1944. Entretanto, a construção aqui passou a ser de barcos grandes e já não estava dentro das minhas capacidades. O que eu também fiz, e o carpinteiro naval que me ensinou não sabia fazer, porque não tinha essa formação, era desenhar mentalmente as cavernas, imaginando as linhas de nível, como tem o homem aranha, com aquelas linhas todas que formam o corpo. Nós olhando assim para um barco, em cavernas, em esqueleto, em ossatura, vemos o desenho do barco, a barriga que faz no meio da praça, como se chama, das linhas de saída de água e das entradas, que é a popa e a proa.

⁹BCM-AH, Terceiro Livro de Registo de Embarcações da DME.

Eu fiz duas “lanchinhas”, para uma pessoa qualquer de fora¹⁰, em que idealizei o formato das cavernas. Depois pegando naquilo, transplantamos para as curvas horizontais, e a própria curva corrige a caverna que nós vamos emendar no desenho, que fizemos a gosto, como eles chamam, à vista, a cálculo.

O Policarpo admirou-se muito de eu fazer isso. Eu disse-lhe – É uma coisa muito simples, o desenho depois até ensina por si, porque uma curva de um barco quando está muito bem feita e harmoniosa, diz-se que é uma curva bem desempolada. E ele admirou-se, já se vê, para profissionais não interessava. O Policarpo comprava os pinheiros mansos para a meia-lua das embarcações grandes, que eu nunca fiz, nos pinhais da área. O pinheiro manso para a meia-lua e para a roda da proa vem logo com aquele cotovelo, as cavernas vêm também com o cotovelo. Aí está um dos grandes méritos e talentos do construtor naval que é chegar ao pinhal, olhar para um pinheiro e ver o que é que vai tirar dele.

Eu fiz embarcações pequenas não tinha capacidade nem formação para fazer coisas maiores. Além disso, aqueles tipos adquirem aquele talento de trabalhar com ferramentas, que nós nunca cá tivemos, como a enchó de rabeira, que faz uma marreca. Faz um pescoço de cavalo. Os tipos com a enchó, aquilo é quase milagroso, isso é um talento que se adquire, é um aprendizado.

A construção naval para mim era uma espécie de “hobby”. Conheci o desenho da construção civil, o desenho geométrico, conheci o da construção naval, para mim, sem desprimor para o desenho da construção civil, de que eu sou mestre, o desenho, de construção civil de casas em relação ao desenho de construção naval, é um parente pobre. O desenho de construção naval exige um talento. Eu tenho tira-linhas duplos para fazer linhas duplas, que são ambos giratórios para não ficar tremido com o movimento de rotação da mão ao longo do virote, que utilizávamos. Punha o virote, por exemplo, a linha da borda, da boca do barco, para fazer o cintão, que é a parte de cima. Tinha um tira linhas doido paralelo. O tira linhas adaptava-se à curvatura do traço, sem fazer tremer a mão. Tenho tira linhas doido, simples e duplo. O Policarpo não desenhava. O desenho de construção naval exige talento, concentração e mão firme, porque se um tipo respirar quando está a fazer o cintão, o traço treme. Tinha de encher os pulmões de ar, suspender a respiração, e desenhar [suspende a respiração e faz o desenho imaginário com a mão sobre a mesa]. Ainda hoje estou fascinado com isso!

Em 1945, o Afonso Lucas encomendou o “Januário Lucas” ao Policarpo e comprou o primeiro motor aqui para a Ericeira, um motor sueco novo “Solo”, de dois cilindros, com oito cavalos.

Comprou-o numa casa da Rua da Boavista, que tinha o nome do dono, Luís Felipe Martins.

O Luís Felipe Martins era um tipo muito engraçado. Tinha um “Rolls Royce”. Era casado com uma velha rica. Trajava sempre impecavelmente de fato completo, cachecol, gravata, chapéu debruado.

Era um homem muito expansivo a falar. Falou ao Afonso sobre uma representação de motores para a Ericeira. O Afonso, muito honestamente, disse-lhe que não tinha casa, nem vida, para isso, mas disse-lhe que havia na Ericeira uma pessoa indicada para isso, que era eu.

Em 1 de Maio de 1947, levantou-se uma nortada, vento do norte, duma violência, duma coisa inaudita. Muitas embarcações tinham ido pescar para sul. Sobre a madrugada comecei a ouvir “sururus”. Levantei-me e fui à ribas. Não se via nada. Era noite escura. A determinada altura ouvimos gritos no mar. Foi a lancha “Olinda”, da Assenta, que veio com a nortada, entrou para aqui, mas não tinha prática de entrada no porto daqui e morreram três homens da Assenta, de noite.

Essa lancha apareceu depois para o lado do Cabo da Roca. Veio o dia e viu-se a lancha, “Nossa Senhora da Bonança”, a navegar à bolina. A uma certa altura desapareceu de vista a vela, desapareceu o barco, partiu-se a verga e morreram os três homens – o arrais António Apolinário, por alcunha o “Cambaio da Marinha”, casado ou junto com a “Emília da Franca”, que era uma senhora que alugava casas, o seu filho, “Sabú”, e o “Serafim da Coelha”. Era um temporal, uma coisa desfeita para Maio. Era Maio. Era praticamente Verão. Veio outra lancha da Assenta, que soube da morte dos outros e ficou fora. Se viessem cá para dentro morriam. Quando veio o dia, o “lanchão” “Januário Lucas” vinha de regresso ao porto, viu as condições do mar, viu os assenteiros e embarcou-os. O barco dos assenteiros foi à rola, foi de “refe”, como dizem os pescadores, uma

¹⁰Para a médica Maria Teresa da Silveira Barroso Pereira Victorino.

corruptela do inglês “raft”. Salvou-os. Foram para Cascais. Quando chegaram à praia, o motor deu o último suspiro de petróleo.

Em 1948, o amigo Luís Felipe Martins veio à Ericeira e fez-me uma proposta para representar os motores “Albin”. Eu aceitei. Aquilo ainda me deu umas massas boas. Comecei a vender motores de cinco cavalos. Os motores de cinco cavalos tinham um cilindro. Veio o motor de cinco cavalos e começou-se a motorizar as canoas da Assenta, que era uma operação contra indicada, porque elas eram muito fracas de popa, de estabilidade. Eram roubadas de popa, enquanto a canoa de Lisboa, de que fala o Carlos do Carmo, tem a saída de água na horizontal, faz o redondo do bojo. Estas daqui têm uma curva lavada, lavada quer dizer uma curva alargada. A canoa do Tejo faz mais praça horizontal e depois é que levanta, foi por isso que houve aqui o naufrágio da “Vanda” do Frederico Coco, em que morreu gente à boca do porto¹¹, o motor sobrecarregava muito as embarcações, porque elas eram fracas de popa.

Ainda em 1948, tive o primeiro motor de popa que veio para a Ericeira, um “Penta” sueco, todo de bronze, de 6 H.P. com dois cilindros horizontais. Vendi depois esse motor a uma senhora gorda que havia aqui, a doutora, “a senhora dona médica”, como era conhecida aqui [Maria Teresa da Silveira Barroso Pereira Victorino], que tinha a mania das lanchas. Depois ela vendeu-o ao Santos Gaspar [Santos da Costa Gaspar] e não sei que destino é o que o Santos lhe deu¹². Era um motor tão pesado, que era necessário um carregador indígena para o levar à praia e trazer.

Nesse tempo, o alumínio ainda não era utilizado no fabrico de motores. A coluna do motor, o patilhão, que fazia de leme, e o hélice, era tudo em bronze. Não havia motores feitos nos países ocidentais que tinham saído da Guerra há pouco.

O Policarpo já estava na Ericeira quando vieram os motores “Albin”, conseqüentemente era ele que os montava. O Policarpo era carpinteiro naval e fazia traineiras de sardinha com dezoito metros.

Após a instalação do motor não havia vistoria nenhuma.

O delegado marítimo, capitão do porto como lhe chamam aqui, ia lá e via aquilo, o cabo de mar assinava e pronto. Tem piada, o desenho era assinado pelo construtor naval. Os desenhos que eu fazia tinham uma legenda que dizia – “O Mestre construtor naval”. Eu punha – “Desenhou fulano de tal”. O mestre construtor naval é que assinava a responsabilidade pela montagem.

O Policarpo começou a fazer barcos maiores praticamente para todos os homens que eram profissionais da pesca. Comecei a mandar vir motores de oito, doze e catorze cavalos, foram as quatro gamas de motores que vendi – cinco, oito, doze e catorze. Os motores de doze e de catorze, apresentavam uma particularidade, tinham um carburador duplo, que arrancava a gasolina e quando o motor aquecia, mudava-se a posição de uma torneira de alimentação de combustível para petróleo. Tinha dois depósitos, um para o petróleo puro, chamado “petrobock”, não sei porquê, e outro para a gasolina. Arrancava a gasolina e depois de aquecer, a uma certa distância, mudavam para petróleo. Nunca vendi motores a “diesel”. O “Zé Pedro” [José Pedro Gomes Ferreira, serralheiro e mecânico naval jagoz] depois é que pegou nisso com o motor “Perkins”. Vendi motores aos mestres de pesca que tinham dinheiro, ao Isidoro Pereira [Júnior], ao [António da Costa] Arruda, ao Angelino [Francisco Bernardino] e aos empresários marítimos – Afonso, Procópio [Mano Silva], Jesuína [Assunção Bernardes], sogra do Procópio e “Andorinha” [Francisco Martins da Silva].

A “Ti Jesuína”, mulher do “Andorinha”, tinha a paixão das lanchas. Só perdia dinheiro com aquilo. Era roubada de toda a maneira e feitio. Comprou-me mais do que um motor “Albin”. De volta e meia, os motores precisavam de assistência e ela queixava-se disso ao Afonso, que tinha sido quem a convencera a comprá-los. O Afonso era surdo, falava muito alto.

Uma vez, fez a seguinte comparação – Oiça lá, você tem aqui as vasilhas do vinho. Tem os arcos, os barris estão sempre parados, volta e meia têm que levar arcos novos, então o motor que trabalha assim, assim, assim [faz gestos com as duas mãos, com o os punhos fechados, para cima e para baixo], a toda a hora, e você admira-se que tenham de ser reparados?

¹¹Ver a descrição deste naufrágio no livro “Memórias da Ericeira Marítima e Piscatória”, Editora Mar de Letras, Ericeira, 2000.

¹²Segundo informação oral que nos foi dada por Santos Gaspar, em 16 de Março de 2013, trocou o referido motor por outro a um comerciante estabelecido na Rua de S. Paulo, em Lisboa.

Vendi também para a Assenta. Todas as canoas da Assenta foram motorizadas. Quando o Policarpo chegou, os mestres em vez de trocarem o motor ao barco, mandavam fazer um barco maior para ter maior potência.

No tempo da vela e remos, os pescadores chegavam a ir daqui à boca da barra a Lisboa, ao largo, pescar ao safio. Diziam que chegavam a remar sete e oito horas em dias de calmaria. Quando apareceu o motor foi a carta de alforria, como quando cortaram as correntes aos escravos. Até para entrar no porto, a remos, demoravam dez minutos, um quarto de hora, a remar para entrar cá para dentro, com o motor faziam isso num instante.

Fui representante da “Albin” até ao início dos anos sessenta. Depois o “Zé Pedro” meteu-se no negócio e como ele era mecânico, já se vê! É lógico! Eu também não fazia vida daquilo.

O Policarpo é que assentava os motores. Nós interrompíamos o desenho do barco a meio com um traço irregular. Fazíamos a popa, depois fazíamos o desenho da meia-lua, instalação de um motor auxiliar, lancha a motor. Ainda tenho cópias disso. O Policarpo fez aqui uma “traineirinha” no estilo de Peniche, que naquele tempo tinha a popa convexa. Era mesmo a traineira típica de Peniche.

Fui correspondente de jornais de Lisboa e do Porto – “Diário de Notícias”, “O Século”, “A Capital”, “Diário Popular”, “Correio da Manhã” e “Jornal do Comércio”. Vinham ter comigo para ser correspondente. Fui correspondente de jornais de Sintra, de Torres Vedras, de Mafra e da Ericeira – “O Badaladas”, “FrenteOeste”, “O Carrilhão”, “A Região Saloia”, “O Jovem”, “O Ericeira”, “Litoral Azul”, “Espaço XXI” e “Estoril/Sintra” –, sempre enfim naquela luta de antemão perdida do D. Quixote, sempre a lutar por causas que nós sabíamos de antemão que estavam perdidas e quando um tipo na Ericeira se interessa por uma coisa ou outra em geral é criticado. Como correspondente relatava as obras do porto, acidentes e naufrágios. Dei entrevistas à “RTP1”, “RTP2” “SIC”, “TVI” e “BBC”.

Dizem que eu sou má-língua, que digo mal das obras do porto. Eu sou o último sobrevivente de uma comissão, das então chamadas forças vivas, que, em 3 de Janeiro de 1958, foi ao gabinete do Ministro, Arantes e Oliveira, pedir um molhe, por causa dos naufrágios com mortes. A corrente que vinha da Praia do Norte, rente à costa, arrastava os barcos a remos que vinham a entrar. Havia um estoque de água, uma corrente que derivava para cima da Laje Grande.

Fui eu que forcei a criação dessa comissão, quando o “João dos Leitões”, o João Simões, era administrador delegado da Junta de Turismo.

Houve o naufrágio do Frederico Coco, em Fevereiro, em 1954, faz para o ano, anos redondos, em que morreram ali à vista da multidão dois homens, um salvou-se. Foi lá depois uma lancha a motor buscá-lo. Fui ter com senhor João e disse-lhe – Tem que se formar uma comissão para ir pedir ao Ministro um molhe que desvie a corrente para águas mais profundas. As vagas aqui partiam muito, porque tinham pouca altura de água, desviando lá mais para longe, há mais profundidade e a rebentação não sofre a antecipação que sofre nas águas baixas. A comissão tinha catorze pessoas. Estou cá eu. Era composta por figuras gradas, tipos doutores e engenheiros – o José Lúcio da Silva, de Leiria, que tinha o nome num teatro, e que tinha uma propriedade onde é o Pinhal Manso agora. Foram pessoas gradas e pessoas daqui. O Ministro já conhecia o João Simões porque tinham dado ao largo, fronteiro à escola, o nome do pai do Ministro. O Ministro era para nascer aqui, mas por qualquer situação imprevista, que desconheço, nasceu na Encarnação. Cumprimentaram-se. O Ministro recebeu-nos calorosamente e acolheu bem a nossa pretensão.

A dita comissão era composta pelos seguintes elementos: Afonso Lucas, Presidente da Junta de Turismo, Tenente João Ferreira, Delegado Marítimo jagoz, António Bento Franco, Médico jagoz, João Simões, Administrador Delegado da Junta de Turismo jagoz, Leopoldino de Almeida, Provedor da Santa Casa da Misericórdia, António de Matos Barros, Comandante jagoz da marinha mercante, Afonso da Silva Lucas, Armador de barcos da pesca artesanal jagoz, David Marques Melo, Comerciante, João de Deus Oliveira, Comandante dos Bombeiros da Ericeira, João de Deus Oliveira Júnior, Bancário jagoz, José Leão Franco Caiado, Comerciante jagoz, José Martinho, Comerciante e proprietário jagoz, José Rola Paulo, Comerciante jagoz, José dos Santos Caré Júnior, Agente Técnico de Construção jagoz, e Miguel Pereira Coutinho, Engenheiro.¹³

¹³“Litoral Azul”, nº 12.

Em 1964 começou a obra do parque de cimento, o varadouro, o estacionamento. Aquilo foi um murro no estômago, que nós sofremos. Ninguém tinha pedido aquilo. Na nossa exposição dizia-se que os barcos tinham que ser removidos, às vezes diariamente, por causa do mar não permitir ancoradouro. Eles pegam naquele espaço, que nem é seguro a cem por cento, os barcos têm que ser tirados de lá com determinadas maresias, fizeram o varadouro e roubaram um terço da área molhada navegável à praia. Mas sem consultar ninguém. No tempo da “outra senhora” era assim. A obra começou em 1964 e acabou em 1966.



José Caré, João Simões e a carrinha da ETERMAR

Em 9 de Julho de 1973, apareceu aí a primeira caravana de carros da “Etermar”, o empreiteiro, com alguns empregados em S. Sebastião. Fomos recebê-los. Nós não conhecíamos nada do projecto. Em 25 de Julho de 1973, era vice-presidente da Câmara [de Mafra], o engenheiro Rui Nogueira Simões, da Malveira. Vejamos como um leigo faz uma intervenção que está certa. Não conhecíamos o projecto.

No dia 24, na véspera, o engenheiro Nogueira Simões, que era um homem com formação técnica, era engenheiro civil, telefonou-me e disse-me – Oh, Caré amanhã vem aí o Director Geral dos Portos, se puder esteja lá em baixo na praia para recebe-lo. As obras estão a começar.

Ele sabia que eu fazia parte da comissão que tinha ido ao ministro. Essa comissão tem outro pormenor – Fomos lá sem dar conhecimento ao Capitão Lopes que era o presidente da câmara.

O João Simões era muito vivo, muito traquinas, muito divertido, muito rabino nessas coisas.

O Lopes soube pelo “DN” [“Diário de Notícias”], no outro dia, que a gente tinha ido ao ministro pedir o molhe. Fui lá, já se vê. Veio o engenheiro Manuel [Fernandes] Matias, ainda me lembro do nome dele. Estou a vê-lo. Após as apresentações e cumprimentos, apresenta o projecto. E, quando eu vejo o projecto, vejo que o molhe curva antes de tempo e vem encostado à costa.

Tenho lá dois projectos que lhe vou emprestar para reproduzir com o projecto de 1965, que foi feito agora, e com um outro que corresponde aquilo que a gente queria, mas que eles não quiseram porque custava muito dinheiro.

O molhe tinha 240m agora tem 300m; aumentaram 60m; outro erro. Foram buscar fundos mais baixos, maior rebentação. Ainda a semana passada uma embarcação esteve quase a naufragar e gerou gritaria em terra.

Bom, eu vejo aquilo e digo – Oh, senhor director geral – o molhe nascia na base da muralha da guarda-fiscal – quando for à ribas repare que o molhe está 50m mais para norte –, e digo – Oh, senhor engenheiro este molhe se for ripado, desviado, umas dezenas de metros, não disse quantos,

porque não sou técnico, em paralelo, gerava aqui mais um hectare, ou mais, de bacia abrigada, custava o mesmo dinheiro e “desafrontava” mais o porto. Ele disse para o empreiteiro – Engenheiro Barreto – da empresa de construção “Etermar” – Olhe tome nota aí disto que o Caré está a dizer para estudarmos o assunto.

No projecto, o acesso ao molhe era feito pelas ruelas da Praia do Norte, do Algodio, pelas ruas das Fontainhas. Já viu o que era o trânsito provocado pela construção do molhe? O acesso a este molhe pelas ruas interiores da vila, a vila é uma terra de turismo. Suponhamos que o porto iria ter um movimento grande de pescado, movimento de camiões, cheiros, tudo o que lhe está associado, a atravessar as ruas estreitinhas da Ericeira, e passou-se outra coisa, o molhe foi começado com o acesso pelas rampas da Praia do Norte, os camiões da “Etermar” até se empinavam. Sugeri – E, se fizessem uma marginal entre o molhe e o Largo de S. Sebastião, no cruzamento da estrada para Torres Vedras. Os camiões passavam ao largo da vila, não havia incómodos sonoros, nem de poluição e ele disse para o Barreto – Olhe, tome nota de mais esta. Uma obra destas está à mercê de um paisano qualquer e dizem que eu sou má-língua. Que digo mal das obras.

Em Janeiro de 2004, faz agora nove anos, vi o projecto, em maquete, das obras que iam fazer. Fizeram uma obra de cosmética. Revestiram um molhe que já estava feito, que já tinha dado provas de não servir, de não prestar.

Em 1965, foram apresentados cinco projectos, na Junta de Turismo que era ali na loja dos discos, na esquina do Jogo da Bola, em frente à actual C.G.D. Foram pelo projecto mais baratinho, que era este do molhe a entrar pelo porto. Este tinha 240m. O outro tinha 650m. Era o molhe ideal, ia a caminho de sudoeste, quando chegasse lá à ponta tinha uma altura de água, na baixa-mar de águas vivas, de 7,10m. Dava para atracar um cargueiro.

Quando agora vieram estas obras dos doze milhões e meio de euros, que passaram a ser de dezasseis milhões com as derrapagens, eu até digo no meu livro¹⁴, me parece, “o engenheiro acaso” deu-nos uma lição que ninguém aproveitou. Há o troço recto do actual molhe, de cento e poucos metros, depois há a concordância da curva, o dorso exterior, como eles chamam na engenharia, o troço recto que está mais perpendicular às vagas, manteve-se intacto durante os vinte e tal anos que o mar levou a destruir o resto. A partir do momento em que o mar apanhou a curva de través com as ondas a baterem segundo um ângulo de noventa graus, partiu tudo. Agora já me deixei de interessar por isto, não merece a pena.

José Caré solicita-nos uma folha de papel e faz um desenho da área geográfica relativa ao porto. «Em 2001, em Março, uma vaga, equivalente em certa medida a um “tsunami”, que bateu aqui no flanco do dorso exterior, [indica no desenho] derrubou dez metros de muralha com dois metros de altura e um metro de espessura que, é o que lá está, o que protege o cais e abriu aqui uma cratera de 100m² [indica o sítio no desenho].

Em 2004 ou 2005, tenho essas datas todas registadas, este estrago foi reparado com um custo de cento e sessenta mil contos, no tempo do Guterres¹⁵. O mar repetiu a proeza com as mesmas características. Bom, qual é a minha tese? Agora vamos saltar para a época actual, que isto vai intercalar. O tal projecto que havia era assim, já viu o mar bater aqui, como o mar aqui bate, aqui rola com um obstáculo oblíquo, bate e levanta, com os dezasseis milhões que se gastaram a revestir este, tinha-se feito este troço de molhe aqui [refere-se sempre ao desenho], nem que ficassem as ruínas do molhe anterior. Tenho lá umas fotografias com umas embarcações aqui, a levarem porrada de três em pipa, com o mar a bater-lhes [indica sobre o desenho]. Se o molhe estivesse cá fora, eles esperavam aqui o “raso”, que é o intervalo entre duas séries de sete vagas. Às séries de sete vagas chamam os pescadores na sua linguagem “o andaço” ou “enchio”, o intervalo é o “raso”, que no Norte chamam “reversa”. Com os motores que têm hoje, uma embarcação entrava aqui, ao abrigo do molhe, o sinaleiro daqui com o braço dava-lhe sinal, e ele em três ou quatro minutos estava cá dentro. Assim têm que se pôr cá dentro a apanhar porrada. Tudo sofreu evolução, agora em vez de ser com as bandeiras do antigo sinaleiro, é através do rádio.

¹⁴“Memórias da Ericeira Marítima e Piscatória, Séc. XIX-XX”, Mar de Letras Editora, Ericeira, 2000.

¹⁵António Guterres, Primeiro-ministro entre 1995-2001.

Estamos sempre a ver e ouvir na televisão e a ler nos jornais e revistas que em Portugal a sociedade civil não é interventora. Não se interessa pelas coisas. Eu, sociedade civil, organizei um colóquio para debater este problema em tempo útil, para em vez disto, fazerem aquilo [refere-se uma vez mais ao desenho que elaborou].

Em 2004, quis então, como sobrevivente da comissão inicial, na minha ilusão, fazer aqui um colóquio, um debate. Formava-se uma comissão para angariar gente. Ia-se ao ministro e em vez de gastarem aqui [indica sobre o desenho] e estávamos com tempo! A obra só começou em 2008. Com o dinheiro que se gastou aqui [continua a fazer indicações sobre o desenho], isto foi uma operação de cosmética, como uma senhora que pinta os olhos e põe pó de arroz, ou então um tipo que tem o corpo todo sujo das pulgas e veste um camisa lavada, fazia-se aqui isto, e um dia quando houvesse dinheiro, fazia-se aqui o molhe sul, ficava aqui uma bacia abrigada de oito hectares, grosso modo oito campos de futebol. Aqui, agora, é proibido deixar embarcações de noite pela Delegação Marítima. Já viu a ironia disto? É tudo a pouca sorte da terra.

Para mim, o coveiro actual do porto da Ericeira foi o Joaquim Casado, anterior presidente da Junta de Freguesia.

Vou contar-lhe em pormenor o episódio que aconteceu no colóquio dos Bombeiros. Eu estava a falar em frente à mesa com microfone. Passei “slides” históricos e actuais, com lanchas a naufragar. O tipo chegou-se ao pé de mim, esse Casado. Contratou dois capangas, dois pescadores, que provavelmente se embebedaram para ir para lá, e quando eu acabei de expor os “slides” e ia começar o debate, esses gajos começaram a refilar dizendo – Eu quero falar. Você nunca fez nada pelos pescadores. Depois de eu contar estes episódios todos!

O gajo chega ao pé de mim e dá-me um encontrão. Sem dizer nada, para me afastar. Sem dizer nada. Perdi um bocadinho o equilíbrio. Não caí. Sem se identificar, nem pedir licença para usar o microfone. Os bombeiros estavam cheios. Tinham cerca de trezentas pessoas, com gente em pé ao longo da parede. Sem se identificar, sem pedir licença para usar o microfone, puxa dum panegírico, que levava na algibeira e começa a ler as façanhas dele, que se tinha interessado pelo porto, etc. Para mim, o coveiro do porto da Ericeira, está aí, “vivinho da silva”, é ele. Os outros capangas eram irresponsáveis.

Além disso o mar já está a deslocar estes blocos de quarenta e uma toneladas. O mar agora atira muito mais aqui [refere-se novamente ao desenho], do que atira no flanco, porque já não encontra aqui o desalinhamento. Isto foi destruído no dia 9 de Dezembro de 2009. Ficou virado para aqui e depois de recomposto [indica sobre o desenho uma rotação de noventa graus]. O mar abalou daqui com dez blocos.

A empresa teve que ir buscar à Figueira outra vez moldes de ferro para fundir os blocos em S. Sebastião, e, dizem aqui as comadres que se interessam por isto, que, aqui, o enronçamento está já todo destruído. Os tetrápodos, os pés de galinha, já arrearam todos. Dizem-me que aqui a cabeça não vai resistir, portanto era a grande oportunidade para a Ericeira ficar com uma marina. Aqui, os barcos de recreio tinham posto de saída para Santa Marta. Não haveria aquela mistura que há em certos portos de pesca com a navegação de recreio, que nunca bate certo. Eu até tinha um projecto, que naturalmente já não faço, infelizmente e lamento, porque agora não há dinheiro para reparar aquilo outra vez. Isto vai ser uma questão de tempo, no outro, o farol foi tombado três anos depois do molhe pronto, em Fevereiro de 1987. Depois abriu uma brecha aqui, tombou o bloco da cabeça, e depois foi partindo sucessivamente. O molhe durou vinte e um anos, por fim, o cais acostável formava uma ilha com a maré cheia.»

É notório, ao longo desta descrição das obras do porto, feita por José Caré, que a Ericeira, desde que deixou de ser concelho, perdeu a capacidade de cuidar da sua frente marítima, como merecia e nunca houve um executivo camarário que se interessasse verdadeiramente pelas obras do porto. Introduzi a questão da vinda dos varinos para a Ericeira nos anos trinta. José Caré esclarece-nos - «Os “pios” ou “malinos” vieram para a Ericeira em 1938. Eram pescadores de Vila Franca de Xira e de Alhandra que vinham fazer concorrência aos de cá. Pescavam o “peixe do limo”, que não era apreciado aqui – serrão, bodião, maragota, que é um peixe lindo. Trouxeram essa pesca e a do

linguado para a Ericeira. Aqui não havia redes de linguado. Ao princípio pernoitavam nos próprios saveiros na praia. Tinham uma esteira.

A travessia do Cabo da Roca era a coisa mais contra indicada para um barco daqueles. O barco não chegava a ter um palmo fora de água. Era um barco de rio, foi por isso que o Santa Rosa¹⁶ os proibiu em 1938. Os remos tinham a forma de uma navalha de barbeiro, só tinham pá para um lado. Do naufrágio, em 1938, escaparam os dois tripulantes.¹⁷

Nos anos cinquenta as traineiras de Peniche vinham vender sardinha à Ericeira. Cada traineira tinha dezoito, vinte homens. Os galeões tinham sessenta homens, braços para dar à rede. Lembro-me bem, os tripulantes desses galeões eram algarvios, na quase totalidade. Vinham vestidos com fardas confeccionadas com os restos da primeira guerra mundial de 1914-1918.»

Indaguei José Caré sobre a chegada dos primeiros surfistas à Ericeira. A resposta surgiu pronta - «Em 1968-69, tenho a data assente, vi lá da zona onde morava um ajuntamento de pessoas na curva ao pé do restaurante “Gaivota”, aquela garganta que há entre as casas e o muro. Fui ver o que era, de que se tratava. Era uma carrinha com cinco turistas, surfistas australianos. A carrinha tinha um canguru pintado no vidro traseiro. Foram surfar para a baía pedregosa, entre a Laje Grande do porto e a ponta de Santa Marta, que é o local mais contra indicado para surfar. Não se sabia da Ribeira D’Ilhas. Fui buscar a máquina de super oito que tinha naquele tempo. Não havia outra coisa. Ainda não tinha sido há muitos anos, o último naufrágio com mortos. Tínhamos uma cultura do naufrágio que nos dizia que uma cabeça humana no meio da espuma revolta das vagas a baterem, era homem morto.

Os surfistas apareceram na prancha, chegavam quase às pedras e mergulhavam como quem põe travões a um automóvel, e depois regressavam ao ponto de partida para encarreirarem outra vez. Aquilo para nós foi uma espécie de aparição. Aqueles tipos para nós eram super homens.

Vi morrer ali mais do que uma pessoa, naquela zona. O que é que acontece, quando há um pescador, que faz a observação que eu já escrevi aí algures, estavam uns pescadores idosos a ver aquilo, aquilo para eles era matéria nova, para eles era equivalente à chegada do homem à Lua, e diz um para os outros – Eh, pá! Se a gente soubesse andar naquelas coisas, quando o mar está bravo deixávamos as lanchas ancoradas lá fora e vínhamos ter com a família de trotineta. Comparou a prancha de surf com uma trotineta.

São cenários que desfilam ao longo da vida de uma pessoa. Aqui, nunca tivemos autoridades administrativas municipais que se interessassem pelo sector marítimo.

Entre Cascais e a Nazaré não há terra tão característica de mar como a Ericeira, tão típica na sua etnia, linguagem, gastronomia, comportamentos e costumes.

Vou contar-lhe um episódio verdadeiro a que eu assisti. O mar estava a pôr uma lancha em perigo lá em baixo, na praia. Estava um grupo de pescadores cá em cima no muro das ribas – dantes usavam as camisas à escocesa, de castorina¹⁸.

O grupo era facilmente identificável como um grupo de pescadores – e chega um forasteiro, uma pessoa de fora, de automóvel, vê o “sururu” lá em baixo, apercebeu-se que eles eram pescadores e observou – Então os senhores não vão lá abaixo ajudar os vossos camaradas? Um gajo da Ericeira respondeu-lhe – *Vá lá um de nós, que eu fico aqui.*

Quando se convive ao princípio, os pescadores jagozes são repelentes, mas com a continuação alguns adaptam-se à convivência. Alguns! O jagoz é um misto de gente daqui do mar e de terra. Somos uma espécie de um caldo de cultura.

A Ericeira entrou em derrapagem em 1855 e nunca mais parou. Isto que eu lhe vou contar tem mais de setenta anos. O “Jaime da Margarida”, participou na guerra de catorze, no Corpo Expedicionário Português [o famosos CEP], apanhou com os gases de mostarda dos alemães e ficou um bocado... Volta e meia vinha para a porta da taberna, sem estar a falar com ninguém, nem ninguém a passar na rua e punha-se a gritar – *Adeus, Oh Vila da Ericeira, Quem te viu e quem te vê!*»

¹⁶Manuel Pereira Santa Rosa (Caldas da Rainha, 05.07.1887 - Lisboa, 13.01.1961). Exerceu o cargo de delegado marítimo na Ericeira entre 25.04.1932 e 09.04.1940 e entre 20.06.1940 e 31.07.1945. Em 10 de Maio de 1943, foi promovido a Primeiro-tenente da Marinha.

¹⁷Ver o relato do naufrágio na página 42 das “Memórias da Ericeira marítima e piscatória”.

¹⁸Tecido de lã, macio e lustroso.

Entre 1971 e 1974, José Caré foi Presidente da Junta de Freguesia da Ericeira. «Eu fiz o mesmo que fez a princesa que casa com o tirano para salvar a pátria. Vou contar-lhe.

Em 1970, o Dr. Peralta [Manuel Estrela Peralta, médico] – figura grada da terra e líder da União Nacional, na Ericeira – entrou pela porta da estância dentro. O Peralta convidou-me para presidente da Junta de Freguesia. Fiquei estarecido, mas não hesitei na resposta. O senhor Dr. está a convidar a pessoa errada porque eu sou um desafecto da actual situação política – o meu pai era republicano. Em 1953, cheguei a fiscalizar as mesas eleitorais por parte da oposição na escola e o Peralta que era todo autoritário, quando eu lhe fiz esta observação, que não era a pessoa indicada para aquilo, disse-me num tom autoritário – Isso não me interessa! Interessa-me saber se o senhor aceita ou não! Eu respondi – Aceito, senhor Dr., mas com a condição de não abdicar dos meus princípios democráticos e com outra condição, a partir do momento em que eu for presidente da junta vamos batalhar para as obras do porto de pesca. Disse-me – Sim senhor! Então, porque não? Houve gente que especulou sobre esta situação afirmando sobre mim – O gajo virou-se!

Está aí o ... , professor, que foi o secretário e o José do Carmo Serra era o secretário. A partir daí começámos a ser uma espécie de instrumentos de pressão junto do Casal Ribeiro¹⁹ e conseguimos trazer para a Ericeira a obra do porto. Fui eu pessoalmente e aquela Junta de Freguesia que trouxemos a obra para a Ericeira. A actividade da junta era passar atestados, tratar do cemitério e muito especialmente tratar da situação do porto. O dinheiro só chegava para pagar à Dolores [Dolores da Conceição Teixeira Fernandes], que era a funcionária, e para pagar os artigos de limpeza e a mulher-a-dias. Vinha um subsídio da câmara, que era uma importância ridícula. Não havia dinheiro para nada, nem se podia fazer nada.

O Casado²⁰ [Joaquim José Alexandre Casado] teve dinheiro a rodos. Só fez aí caricaturas. Aquelas tabletes amarelas, que pôs à entrada das praias, são os torrões de Alicante. São da cor dos torrões de Alicante. Se concorrer novamente à junta como independente e ganhar destrói o resto das características da Ericeira.

Entre Abril e Dezembro de 1974, foi vogal da Junta de Turismo da Ericeira. No Turismo houve uma guerra contra o “Chico das Muletas” [Francisco da Cruz Miranda, proprietário do café “Xico”]. Tinha uma gestão um bocado tiranete das coisas por onde passava, quer na Misericórdia, quer no Turismo. Os mentores que contactaram comigo foram o meu primo “Chico Caré” [Francisco Caré], que curiosamente não teve qualquer actividade política antes do 25 de Abril, e o “Chico Arruda” [Francisco Casado Arruda], conhecido por “Pata Rota”, filho do Bartolomeu [Arruda].

Entretanto, o primeiro presidente a seguir ao 25 de Abril foi o Dr. Brandão Rocha, marido da Lúcia, filha do Rola Paulo. As coisas vieram por arrastamento ou relacionamento. Fui encarregue de organizar o primeiro desdobrável da Junta de Turismo pós 25 de Abril. Além da descrição histórica da terra, pus lá o seguinte que é meu – Nós caracterizamos a Ericeira por uma trilogia – Iodo, Pitoresco, Convívio. Agora vamos desdobrar. Iodo - O Prof. Charles Lepierre, que deu o nome ao Liceu Francês de Lisboa, esteve aqui nos anos quarenta e cinquenta. Disse que a Ericeira era o ponto de maior concentração de iodo de toda a costa portuguesa, dizia o Dr. Bento²¹; Pitoresco e Convívio - A Ericeira tem uma malha urbana que agora tem sido destruída, valiosíssima do ponto de vista de edificações tradicionais, que convida à visita, com as suas ruas e ruelas.

Sobre o significado das barras azuis aqui da região da Ericeira, «ouvi, a operários do século XIX, que trabalharam com o meu pai, era eu jovem rapazote, pedreiros, carpinteiros, que as barras azuis têm o seguinte significado – Têm o condão de proteger os moradores do mau-olhado, das doenças e dos azares da vida. Há azul no Alentejo e noutros lados, mas não sei se tem o mesmo significado desta região saloia, onde estamos integrados.

¹⁹Francisco de Moncada do Casal Ribeiro de Carvalho. Foi Provedor da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, Presidente da Junta de Turismo da Ericeira, membro do Conselho Municipal de Mafra, Administrador e Director-geral da “CIDLA”, Vice-presidente da Comissão Distrital de Lisboa da União Nacional, Vogal da Comissão Executiva da União Nacional (1965-1968), deputado à Assembleia Nacional durante três legislaturas (1965-1974), um dedicado admirador de Salazar e um acérrimo defensor das obras do porto da Ericeira e amigo da Vila.

²⁰Foi presidente da Junta de Freguesia da Ericeira durante três mandatos (1993-1997, 2001-2005 e 2005-2009).

²¹António Bento Franco, médico e jagoz de alto coturno.

Entre 1983 e 1985, José Caré foi membro da Comissão Municipal para a Protecção do Património Edificado Tradicional da Ericeira.

Em 1984, «o meu pai morreu e, em 1986, eu saí da estância. Tinha um mau relacionamento com o meu irmão. Mantive-me ali até à morte do meu pai.»

Até 1984, José Caré trabalhou sempre com o pai, na estância. Em 1997, saiu da casa onde morava, adjacente à estância, para a ceder à filha. Trabalhou em projectos de construção civil até 2001.

Nesse ano, fez o último projecto para o café “O Pãozinho das Marias”, onde se situava a taberna do “Zé da Casimira”.

José Caré é membro do Conselho Redactorial da “Editora Mar de Letras” e um colaborador assíduo nos Cursos de Verão que esta editora tem levado a efeito na Ericeira. Tem artigos publicados no Boletim Cultural da Câmara Municipal de Mafra. Antes do 25 de Abril, colaborou na antiga Emissora Nacional. Na Rádio do Concelho de Mafra (RCM) é presença frequente para ser ouvido sobre assuntos de interesse local.

É autor das seguintes obras – “Mini Monografia da Ericeira” (1972), folheto promocional editado pela Junta de Turismo da Ericeira, para oferecer aos Rotários, por ocasião do congresso internacional desse ano, e em que foi plantada a araucária, que ainda hoje lá está; “Ericeira, 50 Anos Depois... Os Refugiados Estrangeiros da II Guerra Mundial” (1995) e “Memórias da Ericeira Marítima e Piscatória” (2000), ambos editados pela “Mar de Letras Editora”, para além da documentação depositada no Arquivo-Museu da Santa Casa da Misericórdia da Ericeira, relacionada com a sua terra e as suas gentes. «Volta e meia dava uns papéis ao Marrão [Joaquim de Almeida Marrão] e ao Amadeu [Amadeu Duarte Pereira].»

O seu nome consta no Dicionário Cronológico de Autores Portugueses, Volume V, do Instituto Português do Livro e das Bibliotecas (1998). Tem participado assiduamente em diversos colóquios realizados na Ericeira referentes ao porto de pesca, porque sempre lutou e deu a cara. É possuidor de uma vasta colecção de fotografias e “slides” relacionados com o mar que nunca se cansa de exhibir sempre que necessário para mostrar as grandes dificuldades que os pescadores têm para saírem ou entrarem no porto.

Em Outubro de 2001, a Câmara Municipal de Mafra, agraciou-o com a Medalha de Mérito Municipal, Grau Prata, pelo contributo da sua obra em prol da Cultura e História da Ericeira.

José dos Santos Caré Júnior é um profundo e respeitado estudioso de tudo quanto ao mar diga respeito, à pesca e ao progresso da Ericeira. É bem, o símbolo vivo, a referência e o exemplo da vontade, querer, esforço, tenacidade e força, colocadas ao serviço da sua terra. Um Jagoz Maior, a quem prestamos a nossa homenagem.

Entrevistas feitas na Ericeira, em 08.02.2013, na minha casa, e, em 16.02.2013, em sua casa.

Francisco Esteves, Março 2013.