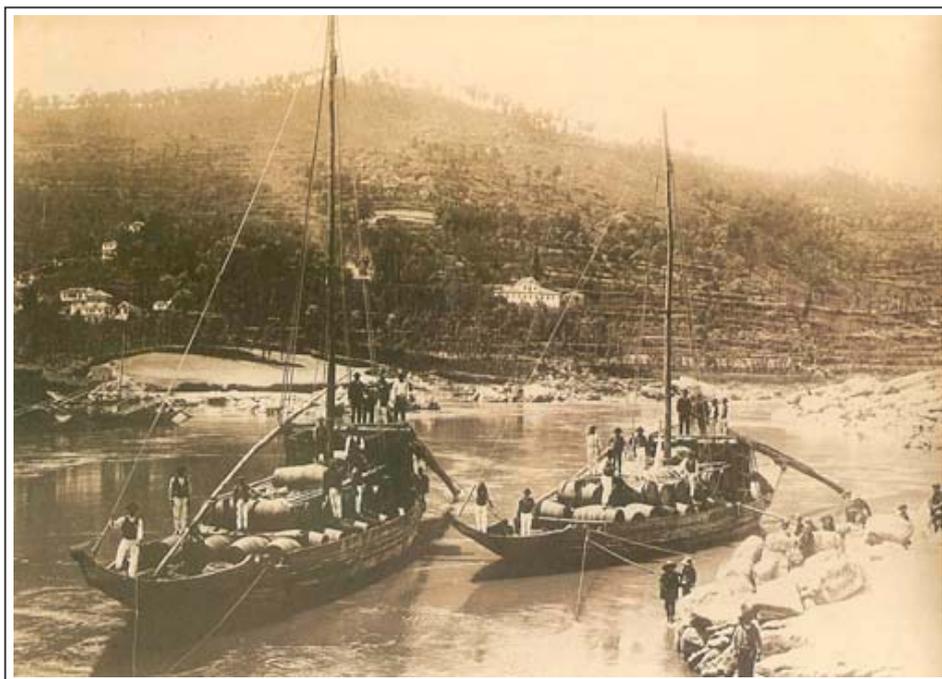




30 DE AGOSTO DE 2005

Atualizada a *Arquitectura do Rabelo*, com a III e última parte.



Rabelos no Douro, fotografia de Emilio Biel, 1900.

PUBLICADA POR CARLOS ROMAO À(S) TERÇA-FEIRA, AGOSTO 30, 2005

ETIQUETAS: BARCOS RABELOS, DOURO

REACÇÕES:

Recomendar este URL no Google

25 DE AGOSTO DE 2005

Arquitectura do Rabelo

A *Arquitectura do Rabelo* é o título de um estudo do prof. arquitecto Octávio Lixa Filgueiras, que serviu como roteiro para um filme documentário produzido por José Monteiro e realizado por Vítor Bilhete. Este documentário correspondeu talvez à última oportunidade de fixar imagens para o futuro, de uma tradição hoje perdida: a construção de um barco rabelo por um dos últimos mestres calafates do rio, já desaparecido, com alguns artífices que com os mestres trabalharam.

O processo decorreu em absoluto respeito pelo método nórdico de carpintaria naval, ou seja a formação do casco antes da montagem das cavernas. Sem máquinas, apenas

ANO X

NÃO DEIXE DE VISITAR

A Cidade Deprimente

Fotos e textos do autor do blogue, excepto os de menção contrária.

A CIDADE POR TEMAS

31 de Janeiro Abel Salazar Afurada
 Agosto no Porto Almadás Álvaro Siza
 Antas Artes Árvores Aurélio da Paz
 dos Reis Avenida dos Aliados Barcos
 Rabelos Blogues Cabedelo Cafés
 Carros Eléctricos Casa da Música
 Cidade debaixo de chuva (A) Cinemas
 Coliseu Comércio Tradicional
 Culturgest Da Urbe e do Burgo
 Dezembro no Porto Divulgação
 Domingos Alvão Douro Eixo barroco
 Enigmas Estatuária Eugénio de
 Andrade Farolim de Felgueiras
 Frente Fluvial Frente Marítima Gaia
 Galiza Igrejas Janelas do Tempo
 Jardins Largo do Terreiro Livrarias
 Luz e Sombra na Paisagem Urbana
 Marques da Silva Massarelos
 Matosinhos Mercados Minho Molhe
 Muralhas Museus Natal Nicolau Nasoni
 Notas do quotidiano O céu sobre... O
 dia de hoje O Porto há 30 anos O
 Porto visto do alto O Porto visto do ar
 O Porto visto do rio Outubro no Porto
 Outros temas Palácio Atlântico
 Palácio da Bolsa Palácio de Cristal
 Palácio do Comércio Palácio
 Episcopal Parques da Cidade Passeio
 Alegre Poesia I Poesia II Pontes Porto
 com Paixão (O) Porto Património
 Mundial Praça D. João I Praça da
 Batalha Praça da Liberdade Praça do
 Infante Praça dos Leões Retratos da

com o esforço humano, e sem moldes, as formas foram obtidas a partir de medidas básicas tradicionais, o gosto do artista e a prática de muitas gerações.

As filmagens decorreram entre Junho e Agosto de 1991 em vídeo e em película de 35mm. Infelizmente não houve suporte financeiro para a montagem da versão cinematográfica, que se mantém em negativo.

A versão DVD pode ser adquirida na Sinalvídeo, a quem pertencem os direitos das fotografias aqui exibidas, por correio electrónico para: correio@sinalvideo.pt.

Começamos então pela apresentação dos «artistas-artesãos-figurantes» como lhes chamou Lixa Filgueiras, autor do guião aqui adaptado livremente.



O mestre **Arnaldo Pereira**, então com 80 anos, natural de Avintes, construtor de barcos valboeiros utilizados na pesca e transporte no troço final do rio Douro;

Júlio Pereira, natural de Avintes, era o mais novo, com 59 anos, filho do grande construtor Alfredo Francisco, irmão do mestre Arnaldo e de profissão carpinteiro de valboeiros e barcos de pá;

Manuel Monteiro, nascido em Bitetos, então com 71 anos, filho de João Rouquinho, célebre arrais do Vinho do Porto, e ele próprio marinheiro de barcos rabelos e barquinhas;

Miguel da Silva, de Santiago, Melres, tinha 62 anos; antigo marinheiro e pescador do rio, além de carpinteirar foi o cozinheiro deste grupo;

Arnaldo Vieira, da praia da Areja, com 60 anos, arrais de rabões, barqueiro e pescador do rio funcionou como ajudante do mestre.



O local escolhido para a construção do barco foi o areio da Lomba, a poucos quilómetros do Porto, devido à importância do trabalho se realizar num espaço aberto e amplo, permitindo o acerto a olho do apuramento das formas do casco e a fruição da própria vida do rio.

Invernia Ribeira Rostos Rua de 31 de Janeiro
Rua de Mouzinho da Silveira
Rua da Restauração Rua de Santana
Rua de Santa Catarina São João Sé
Serralves Setembro no Porto Soares
dos Reis Sol de Inverno Torre dos
Clérigos Virtudes

A CIDADE POR DATAS

- ▶ 2015 (22)
- ▶ 2014 (72)
- ▶ 2013 (64)
- ▶ 2012 (60)
- ▶ 2011 (55)
- ▶ 2010 (108)
- ▶ 2009 (83)
- ▶ 2008 (27)
- ▶ 2007 (20)
- ▶ 2006 (55)
- ▼ 2005 (117)
 - ▶ Dezembro (3)
 - ▶ Novembro (9)
 - ▶ Outubro (9)
 - ▶ Setembro (5)
 - ▼ Agosto (7)
 - Atualizada a Arquitectura do Rabelo, com a III e ...
 - Arquitectura do Rabelo
 - Todo o azul do mar
 - Há Festa na Aldeia
 - No Molhe - 2
 - No Mercado do Bolhão
 - Não é neblina, é fumo!
 - ▶ Julho (4)
 - ▶ Junho (15)
 - ▶ Maio (5)
 - ▶ Abril (15)
 - ▶ Março (20)
 - ▶ Fevereiro (11)
 - ▶ Janeiro (14)
- ▶ 2004 (9)

LIGAÇÕES EXTERNAS

Temas portuenses

Geralmente não havia estaleiros fixos. Os barcos construía-se nas praias junto às povoações dos clientes que se entendiam com os mestres acordando as condições: o tipo e o tamanho do barco medido em pipas; à jorna ou por ajuste de preço; com ou sem fornecimento de materiais ou de comida.



Se o mestre era de fora e trazia alguns ajudantes, montavam uma barraca onde se instalavam. A comida era cozinhada no próprio local da obra.



Contratada a obra por ajuste de preço, o mestre Arnaldo escolheu as árvores que lhe convinham para a madeira necessária.

A Baixa do Porto A Invicta em 3D A Porta Nobre As Casas do Porto Alberto Pimentel Aliados Amar o Porto Antigos Estudantes Ilustres da Universidade do Porto António Amen Avenida dos Aliados Blogue Literário do Porto Cinemas do Porto Correio do Porto Do Porto e não só Hoteis no Porto JornalismoPortoNet Manifesto do Bolhão Não Lugares na Cidade do Porto No Bairro do Aleixo Os Eléctricos do Porto Página Literária do Porto Porto 24 Porto Antigo Porto Norte Porto Vivo - SRU Renovar o Porto Ruas da Minha Terra Ruas do Porto SSRU - Sociedade Secreta de Reabilitação Urbana Transportes do Porto em 1979 Troleicarros do Porto Uma Casa na Baixa

Outros temas

A Matéria do Tempo A Sombra Verde Ajuste o Foco António Sousa Homem Arquitectura D'ouro Associação Portuguesa de Photographia Aves no Sur da Dorsal Galega Bic laranja

Caminhos de Ferro Vale da Fumaça Campo Aberto Chaves Antiga Collectus Comboio Azul Cousas de Macedo de Cavaleiros Da Rússia Deconstrució de la Lectora desNorte Dias com Árvores Dias de um Fotógrafo Espumadamente

Gaspar de Jesus Gilreu Gotas de Coisa Nenhuma Grávido Silêncio Grifo Planante Grupo Portuense de Montanhismo - Pedestrianismo Herdeiro de Aécio Herzog

Images & Visions Indústrias Culturais Itálica Romana Jacarandá Labirinto Le Fouretout Photo Maria Rego Memórias Gaienses Navios à Vista O Escrevinhador O Século Prodigioso Os Amigos da Avenida Orlando Ribeiro Pobo Galaico Portal Galego da Língua Portugaliza Regionalização Rua da Judiaria Teatro Anatómico Vias Romanas em Portugal Vulgar de Lineu

ACERCA DE MIM

CARLOS ROMAO



VER O MEU PERFIL
COMPLETO

PESQUISAR NESTE BLOGUE

DESTAQUES

TOPONÍMIA PORTUENSE

RIOS METROPOLITANOS

DEGUSTAR E CHORAR POR MAIS

O PORTO OBSERVADO EM 360°



Inicia-se a construção do rabelo pelo fundo chato - o sagro, estrado lenticular alongado constituído por número ímpar de pranchões de 4 cm de espessura. As tábuas pregam umas às outras, de encosto, de modo a que o fundo seja autêntico fundo de prato, ao contrário do dos barcos do troço final do rio, cujos fundos são de tábua trincada.

Passada uma corda a meio do estrado donde sairá o sagro, marcam-se os terços - na verdade uma divisão em quatro partes iguais - e nessas marcas estabelecem-se as larguras simetricamente, com a ajuda de um compasso ou dum sarrafo.



Estas marcações e o contorno do sagro são feitas com a linha batida. A linha é embebida em água e impregnada com pó de cortiça queimada, permitindo a marcação directa. É de salientar a perícia com que o mestre consegue realizar alinhamentos curvos por este processo.



Depois de serrado o contorno do sagro e feito um primeiro solinhado - corte oblíquo no rebordo exterior - pregam-se as travessas que o mantêm solidário.



Começam então a cravar as estacas do picadeiro. O picadeiro é formado por uma série de estacas cravadas no chão e acertadas em altura de modo a que o sagro apresente o perfil desejado.



O sagro acaba por ser transportado para cima do picadeiro. Em caso de necessidade usavam-se pedras ou sacos de areia para o sujeitar ao perfil definido pelas estacas.



Segue-se o traçado - batendo a linha -, feitura e montagem das oucas, as peças de reforço interior, da proa e da popa. A sua colocação nas extremidades do sagro obriga a várias verificações: as alturas são tomadas nos extremos do sagro, para as linhas estendidas dos terços aos extremos dos bicos; o acerto a olho e de longe do perfil do conjunto do sagro mais oucas, ou seja o próprio perfil do barco; o alinhamento e acerto no plano vertical, a partir da linha estendida de proa à popa, de onde se tiram os prumos. Assim, as oucas ficam mantidas na devida posição, com as estacas sustidas por pernas.



O sagro, consolidado com travessas de reforço provisórias, vai começar a ser urdido. Urdir o barco é vesti-lo com o tabuado dos costados. As primeiras tábuas são as biqueiras, uma a cada bordo - peças triangulares a formar o rodo, à proa, abraçam a ouca pelo exterior e terminam no terço de vante. Repare-se no ajuste das tábuas que têm que ficar empenadas, tomando a forma com a ajuda de paus que funcionam como alavancas.



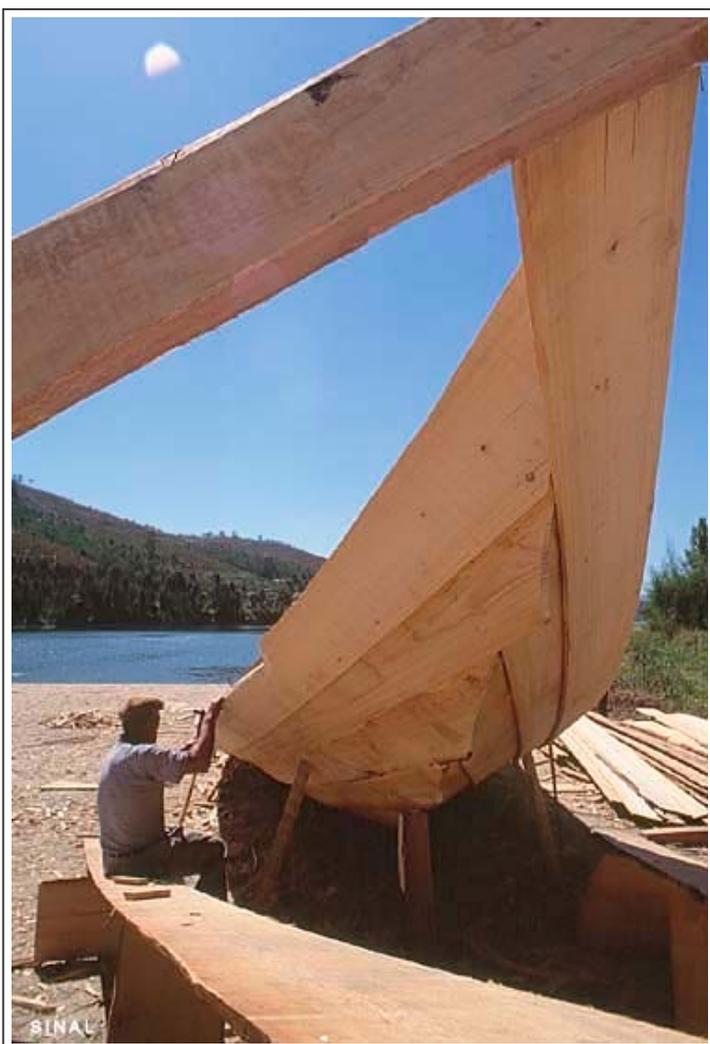
A própria configuração da parte superior das biqueiras é acertada no sítio, batendo-se a linha.

As biqueiras sobrepõem-se ao solinho - corte oblíquo no rebordo exterior - do sagro e são por sua vez solinhadas para receberem a primeira fiada corrida, também chamada primeiro solinho. O primeiro solinho é constituído por três peças a cada borda. Monta-se a primeira à proa, segue-se a de ré e finaliza-se com a do meio, que remata o conjunto.



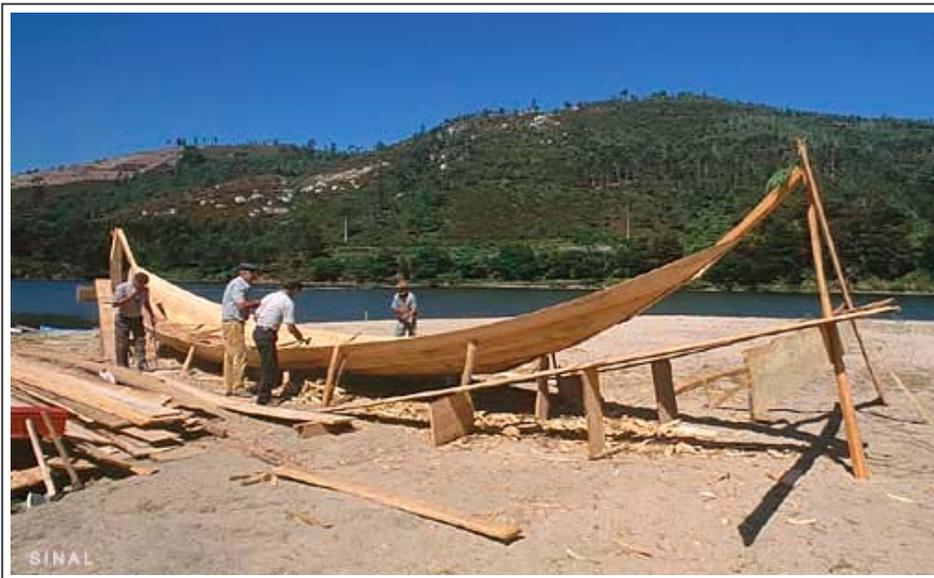
As fiadas corridas - o primeiro solinho, o segundo solinho e as corridas - não são inteiriças. As peças que as constituem ficam ligadas por uniões de escarva lavada contrafiadas para dar mais segurança aos costados.

É sempre o mesmo sistema: tábua a um bordo, tábua a outro, borda trincada, emendas com uniões de escarva, acerto à linha do bordo superior de cada fiada, solinhados, etc.



A última fiada, a faísca, não é completa, porque a curva da boca em perfil permite

que vá de fora a fora.



Urdido o barco, isto é, modelado o casco e mantida a sua forma por estacas exteriores e travessas interiores, passa-se à operação seguinte: a de acavernar.



Obviamente tem de marcar-se primeiro a localização das cavernas. Parear o sagro chama-se à divisão do sagro em partes iguais, feita através do seu eixo longitudinal e correspondente ao espaçamento das cavernas. A primeira fiada de pipas nelas assenta directamente.

Compreende-se por isso a importância desta fase. Dela depende a boa arrumação da carga, a própria lotação do barco. Daí a palavra rumo, que corresponde ao comprimento de uma pipa medida. De facto ao disporem-se as pipas longitudinalmente, tampo contra tampo, cada uma deve assentar em duas cavernas sucessivas, sobrando para cada lado o espaço de um quarto de pipa igual a meio casal, sendo o casal o espaço entre cavernas correspondente a meia pipa. Este era o sistema tradicional dos barcos grandes que podiam transportar oitenta pipas em quatro camadas.



Não há paus que as façam inteiras, às cavernas. Nos barcos antigos, uma pernada em L, a caverna mestra, era completada com o pegão, unido de apara e cintado com arco de pipa. Daí o assentamento alternando os pegões a uma e outra borda do barco. Como vemos neste caso a construção foi-se aligeirando; cada caverna tem um pegão a cada lado o que torna mais frágil a estrutura. O acerto das cavernas e pegões é feito directamente no casco.



Após a colocação destes reforços transversais interiores passam a tratar dos reforços de bordadura, ou seja das guarnições. A borda é cintada por fora com os verdugos, terminados à proa e à ré pelos curvatões, e no interior com as dragas. Muitas vezes usavam o fogo para encurvar estas peças.



Interiormente as dragas inteiriças, ficam sujeitas às estameiras - cavernas especiais mais altas e reforçadas - e são presas solidariamente aos verdugos por meio de tornos de madeira, feitos no local.

Os tornos saem de pedaços de carvalho, cortados a machado e afeiçãoados a enxó. Introduzidos nos orifícios, abertos com o trado de fora a fora, isto é abarcando os verdugos, as cavernas e a própria draga. Apertados a malho, ficam travados com as cunhas, nos extremos mais afilados, cravadas de fora para dentro.



O coqueiro - o coberto à ré - depois de pronto sobrepõe-se parcialmente a um estrado - a chileira de ré - onde a tripulação dormia e cujo espaço interior constituía a despensa de bordo, e por isso era tapada à frente.



Enquanto no barco se acaba a chileira de ré, cá fora tratam de afeiçoar a chumaceira - um cepo de freixo ou sobreiro - onde trabalhará a espadela - o remo de governo do barco. Acabada essa peça, ela é montada de encaixe na popa, sobre a ouca.



Observa-se igualmente a pré-montagem dos escamões, os pilares das apêgadas - a plataforma elevada de acesso à espadela - e a preparação da carlinga, onde entrará, na respectiva pia, o pé do mastro.



E já se começa a preparar a praia para tombar o barco. Este é aliviado de todas as peças móveis. A operação de tombar é feita com a ajuda de bois que vão accionar as jangadas de polés de duas rodas. Os cabos destas polés são passados do barco, isto é das dragas, para uma estacada aonde se orde o aparelho de força.



A operação de tombar é muito delicada pois exige uma boa coordenação do esforço das juntas de bois.



O barco vai apinando, enquanto os carpinteiros esperam o momento de lhe enfiar os pranchões, mal ele abata um pouco, depois de ter atingido o ponto cimeiro da viragem. Depois regula-se-lhe a inclinação, cavando a terra sob os apoios, que por fim assentarão em soleiras.



Procede-se à tosa do costado, batendo a linha ao longo das fiadas. Reprega-se tudo por fora, ficando as pontas dos pregos reviradas. O sagro é preso às cavernas com cavilhas de ferro. Tudo isto é feito ao longo do casco, trepando os carpinteiros em banquetas ou madeiros, pendurados como andaimes.



Para a calafetagem, preparam a estopa em rolos, que depois vai ser metida nas juntas com os ferros - os grafetos - accionados por meio de macêtas. Quando o casco não é novo, usam latinhas com água para limpar os restos do calafete anterior.



Depois de calafetado, o casco será embreado com pez louro, a que se adiciona um pouco de gordura de carneiro para correr melhor. Esta mistura é aquecida em panelas de ferro de três pés, e aplicada com escopeiros - uma espécie de pincéis feitos com pele de carneiro. Procede-se à embreagem pelo exterior e posteriormente por dentro do barco, o que vai exigir nova operação - o botar abaixo.



Nada de gado, unicamente gente a botar abaixo: os que pegam aos cabos das polés das jangadas para lascar o barco e os que, de lombos aos costados, amortecem o peso e o andamento da bisarma. Para botar abaixo usam uma escora que serve de alavanca, empurrando a parte média da borda livre do barco, conforme vai sendo accionada por um aparelho de força, que a desloca em direcção ao casco. Para muitos, o botar abaixo constitui espectáculo mais lindo do que o tombar.



Já com o barco no chão, procedem à calafetagem e embreagem por dentro, posto o que, o lançam à água de imediato.

No lançamento à água era costume enfeitar a proa com festões de papel ou ramos de flores e a popa com ramos de oliveira. Também se usava que o arrais obsequiasse o mestre carpinteiro e os seus auxiliares com uma oferta de vinho, o que constituía uma prova de apreço, em que se comiam as azeitonas e as bolachas que completavam o festão colocado à proa. Depois da festa, voltava-se de novo ao trabalho.



O barco no rio, e continuam as andanças. Estamos agora nas montagens definitivas. Põem-se de novo os escamões - dois e não três a cada lado, porque se trata de uma barquinha rabela e não de um rabelo. Os escamões vão enfisgar por entre as dragas e o casco, e ficam contraventados pelas travessas de dentro e pelas travessas de fora, estas encimadas pelas pèjadeiras.

Sobre as pèjadeiras apoiam-se as apègadas, isto é, o próprio estrado onde se manobra a espadela. Entremeadado de capas para se firmarem os pés dos pèjadores, estruturam-no o travessão da frente e a cal, esta tendo por baixo a tábuia do pão.



Por esta altura, deitadas abaixo as árvores convenientes e transportadas para a praia, vão tratar do amanhã da espadela - o remo de governo. Compõe-se este de três partes principais: a emenda apontando para a frente as ganchas da mão; a haste que remata atrás no paíl; e o quiço, assentando na mesa que serve de apoio e de base alargada, com o furo para o tornel - o eixo de rotação.

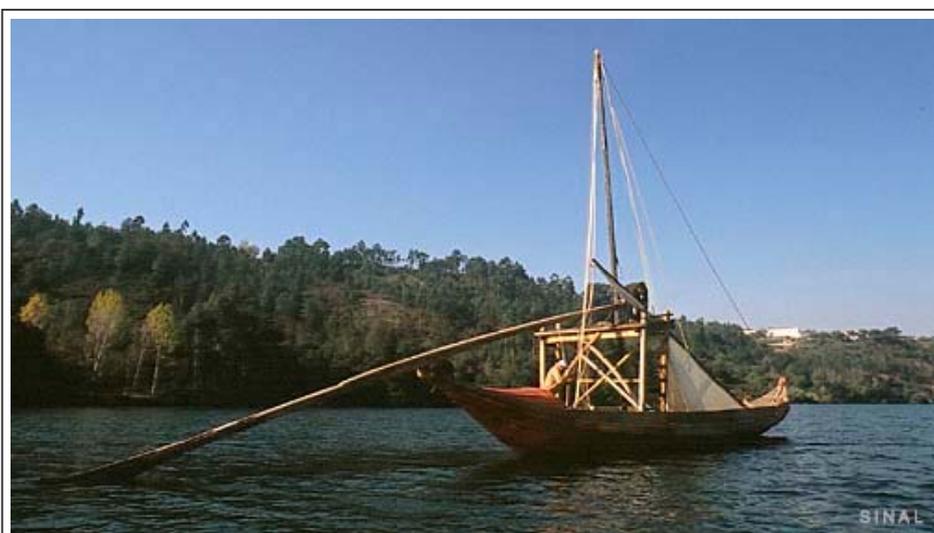


Ao lado vão formando a vela quadrada, debruada pela relinga.



Entretanto a verga, que suporta a vela, e o mastro já se encontram prontos e a espadela ocupa o seu lugar sobre a chumaceira. Ao porem à prova a espadela vão determinar o acerto definitivo da altura das apègadas.

A obra chegou ao fim. Resta ver a armação do barco.



Para não fugir à frente, puxada pela vela, sujeitam a verga ao mastro com as troças e respectivas polés. A vela, de pano cru, tem um reforço de cercadura -a relinga e é amarrada à verga com os invergues.

Os cabos de manobra da vela, incluem as escotas - ou cotas deitadas às dragas; os arrincabens de abrir a vela; e para bracear, presos aos punhos da verga, os braços. Finalmente, o espiadoiro da vela é um pequeno aparelho que iça a vela a meio, de modo a permitir que se mantenha livre a vista para a proa, para poder governar.



Quando o barco novo se preparava para trilhar a senda do seu destino, o que tinha pela frente era uma vida de trabalho, de canseiras e de perigos...

Hoje que os novos meios de transporte acabaram com esta embarcação tradicional, o uso que dela fazem é de cartaz das casas de Vinho do Porto.

Amarrados do lado de Gaia, recordam aos turistas uma das mais épicas histórias do rio Douro. Mas durante um dia de festa - o de S. João - a cidade vive de novo a emoção do grande espectáculo das regatas dos rabelos, uma forma talvez um tanto artificial, mas defensável, de guardar uma das suas memórias mais queridas.

PUBLICADA POR CARLOS ROMAO À(S) QUINTA-FEIRA, AGOSTO 25, 2005 68 COMENTÁRIOS:
ETIQUETAS: BARCOS RABELOS, DOURO

REACÇÕES: oportuno (0) sem interesse (0) interessante (0)

 +8 Recomendar este URL no Google

19 DE AGOSTO DE 2005

Todo o azul do mar



PUBLICADA POR CARLOS ROMAO À(S) SEXTA-FEIRA, AGOSTO 19, 2005 17 COMENTÁRIOS:
ETIQUETAS: AGOSTO NO PORTO, FRENTE MARÍTIMA

REACÇÕES: oportuno (0) sem interesse (0) interessante (0)

 Recomendar este URL no Google

17 DE AGOSTO DE 2005

Há Festa na Aldeia



Uma voz mais uma trompete, duas violas, um acordeão e um violino. Cinco instrumentos acústicos nas mãos de músicos populares experientes fazem a festa, tocando modinhas antigas no adro da igreja desenhada no ar da noite quente.



O local? Penha Longa no Marco de Canaveses, uma freguesia talhada em socalcos, como todo o vale do Douro, na margem direita do rio que banha a cidade surpreendente.

PUBLICADA POR CARLOS ROMAO À(S) QUARTA-FEIRA, AGOSTO 17, 2005 8 COMENTÁRIOS:
ETIQUETAS: DOURO

REACÇÕES: oportuno (0) sem interrese (0) interessante (0)

 Recomendar este URL no Google

12 DE AGOSTO DE 2005

No Molhe - 2



Numa placa mal conseguida, colocada há alguns anos no Molhe, pode ler-se: «Em meados do século XIX era já funcional este porto de abrigo, o porto de Carreiros, para facilitar o desembarque de passageiros, correio e bagagens a partir de navios fundeados ao largo quando a vasante (sic) na barra do Douro não dava entrada».

Isto é, o Molhe foi construído como paliativo porque não era a solução definitiva para o problema da barra. Essa viria mais tarde com a abertura do Porto de Leixões e o conseqüente abandono do Porto do Douro.

Houve, entretanto, outras soluções para amolecer a entrada do rio, como o aterro do Passeio Alegre, onde assenta o actual jardim, e o paredão em cuja extremidade está o Farol de Felgueiras.



O Molhe, que cumpriu a sua missão de cais e deu nome a uma rua e a um lugar, ficou para o presente como uma fenda de terra no mar, um agradável miradouro que nos permite observar com algum recolhimento a praia e o casario da Foz.



Com um pouco de imaginação é até possível olhá-lo como um enorme e pesado batelão orientado para o Atlântico Sul, a navegar, a navegar...

PUBLICADA POR CARLOS ROMAO À(S) SEXTA-FEIRA, AGOSTO 12, 2005 9 COMENTÁRIOS:

ETIQUETAS: AGOSTO NO PORTO, FRENTE MARÍTIMA, MOLHE

REACÇÕES: oportuno (0) sem interesse (0) interessante (0)

 Recomendar este URL no Google

8 DE AGOSTO DE 2005

No Mercado do Bolhão



A doença do Mercado do Bolhão estava diagnosticada há muito e só por falta de vontade não se lhe aplicou o tratamento adequado. Agora, com porta da Rua Formosa fechada e a ala Sul evacuada, deitam-se as mãos à cabeça e improvisam-se obras que garantam a segurança de pessoas e bens. Obras que, está prometido, durarão quinze dias.



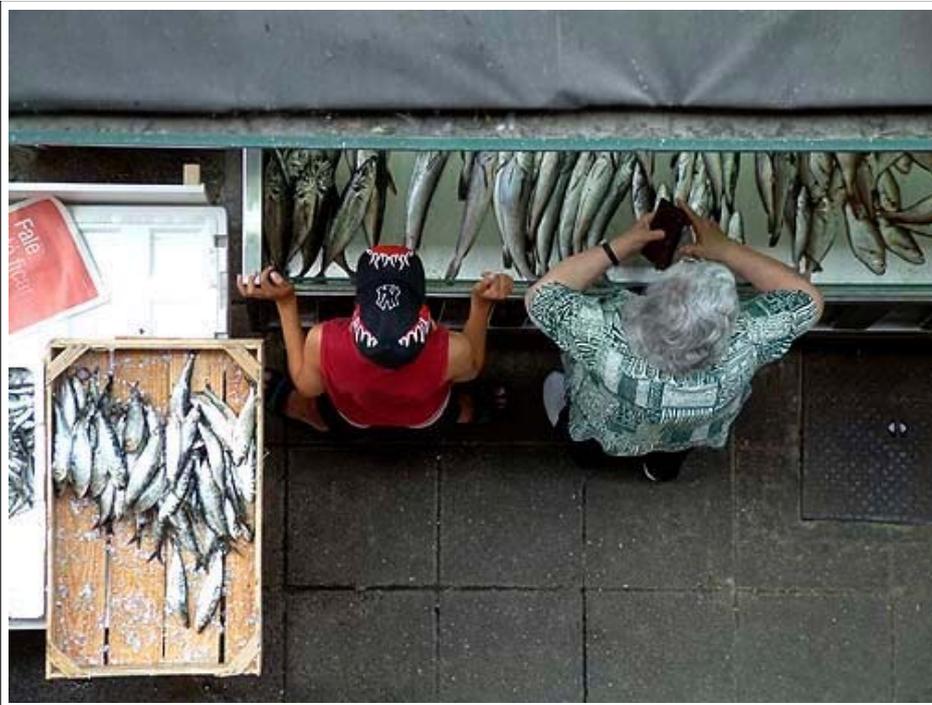
Apesar disto o velho mercado, reduto da identidade tripeira, resiste. Do meio dos comerciantes de frutas, apertados nas escadas, uma voz enérgica sobressai: «É para uma revista? Diga lá que o mercado está aberto!!!».



Está aberto e recomenda-se, apesar da nota de desânimo patente no rosto dos comerciantes. A avaliar pelo movimento no Sábado de manhã, o vaivém de clientes é constante.



Com alguns dos pequenos restaurantes a funcionar em pleno, havia de tudo à venda.



Até peixe, apesar de o local tradicional das peixeiras, que se pelavam por besuntar políticos precisados de banhos de multidões, estar vazio. Só os talhos estão fechados.



Não resisto a deixar aqui uma sugestão: experimente meter-se no metro, sair à porta do Bolhão e fazer lá as compras. Eu assim fiz e não me arrependi. E depois... até a rua de Sá da Bandeira está tão apazível nesta altura do ano, com árvores, flores e a luz reflectida pelos passeios claros de calcário e basalto...

PUBLICADA POR CARLOS ROMAO À(S) SEGUNDA-FEIRA, AGOSTO 08, 2005 38 COMENTÁRIOS:
ETIQUETAS: MERCADOS

REACÇÕES: oportuno (0) sem interesse (0) interessante (0)

 Recomendar este URL no Google

4 DE AGOSTO DE 2005

Não é neblina, é fumo!



Assim foi hoje de manhã. Enquanto uma voz sorridente anunciava na rádio «bom tempo», eu tinha diante de mim indícios de um cenário dantesco: toda a cidade do Porto coberta pelo fumo proveniente dos fogos florestais que devoravam aquilo que resta dos bosques do distrito mais incendiário de Portugal.

Continuamos, Verão após Verão, a provocar alegremente o fogo nas matas por todo o país. A tragédia é anunciada pela manhã com o eufémico «bom tempo» e é-nos servida como grande espectáculo pelas televisões ao entardecer.

Miserável esta terra que se deixa arder e a ficar a ver.

PUBLICADA POR CARLOS ROMAO À(S) QUINTA-FEIRA, AGOSTO 04, 2005 21 COMENTÁRIOS:
ETIQUETAS: AGOSTO NO PORTO, NOTAS DO QUOTIDIANO

REACÇÕES: oportuno (0) sem interese (0) interessante (0)

 Recomendar este URL no Google

[Mensagens mais recentes](#)

[Página inicial](#)

[Mensagens antigas](#)

Subscrever: Mensagens (Atom)

SEGUIDORES



Aderir a este site.
com o Google Rede Social

Membros (460) [Mais »](#)



Já é membro? [Iniciar sessão](#)

