"Está para Lisbo como o 'vaporet está para Venez

Artes plásticas. *Joana Vasconcelos está a transformar cacilheiro desativado de Portugal na Bienal de Veneza. Embarcações ligam as duas margens do Tejo há mais e, há menos de 40 anos, ainda provocavam engarrafamentos no rio. Atualmente, res*

INÊS BANHA

Um cacilheiro a navegar nas águas de Veneza, em Itália, pode aparentar ser algo inusitado... mas não impossível. O pretexto é a Bienal Internacional de Artes Plásticas da cidade das gôndolas e a responsável por um pavilhão de Portugal diferente vai ser Joana Vasconcelos. O restauro da embarcação começou a ser feito em fevereiro, mas será apenas na segunda-feira que a artista plástica vai deitar mãos à obra.

"Esta era uma ideia que já me tinha ocorrido há algum tempo", começa por explicar ao DN a Joana Vasconcelos, antes de justificar a opção com a capacidade que o cacilheiro tem de "evidenciar o que Lisboa e Veneza, duas cidades profundamente ligadas pela história, têm em comum". "Afinal, o cacilheiro está para Lisboa como o *vaporetto* está para Veneza", frisa a artista de 41 anos.

A transformação do desativado *Trafaria Praia* numa obra de arte já está em curso nos estaleiros da Navaltagus, no Seixal. O processo de reconversão da embarcação vai estar concluído até maio, mês em que será transportada num navio de carga até Veneza. A partida está agendada para dia 10 e a chegada deverá ocorrer entre 20 e 25.

O que vai poder ser visto a olho nu na bienal, a realizar entre 29 e 31 de maio, é um cacilheiro com o exterior revestido por azulejos azuis e brancos pintados à mão, que se-

Joana Vasconcelos tem o Tejo como pano de fundo

'Trafaria Praia' está a ter intervenção nos estaleiros da Navaltagus, Seixal

oa tto' za"

do no Pavilhão ais de 150 anos , restam seis

rão instalados somente em território italiano. O painel, inspirado no *Grande Panorama de Lisboa*, de Gabriel del Barco (1700), vai ter uma representação contemporânea da capital, da Torre do Bugio à Ponte Vasco da Gama.

Já o interior do barco "será tomado por uma instalação têxtil pontuada por pequenas luzes que se acendem e apagam, dando a sensação de que se percorre interior de um organismo vivo", ao mesmo tempo que será criado um espaço "dedicado a conferências e *performances*, com o intuito de familiarizar e aproximar o público da bienal da cultura portuguesa".

O ambiente vai poder ser experenciado em movimento por 75 passageiros de cada vez, já que está prevista a realização, todos os dias, de duas viagens entre os Giardini, onde vai estar atracado, e Punta della Dogana. Um cenário bem diferente daquele de que a artista desfruta diariamente.

"Apesar de não os utilizar com frequência, a minha convivência com os cacilheiros é constante, visto que são indissociáveis da paisagem lisboeta", conta Joana Vasconcelos, cujo dia a dia tem o Tejo "como pano de fundo". "A vivência das cidades também é feita das rotinas das pessoas, pelo que os seus meios de transporte podem conter uma forte carga simbólica, tal como um monumento", remata.

TRANSTEJO

Renovação da frota adiada

› A "falta de garantia de financiamento" tem levado o grupo Transtejo a adiar, desde 2006, o seu projeto mais recente de renovação da frota. Atualmente, são seis os cacilheiros operacionais, num total de 33 barcos que navegam regularmente entre as duas margens. As embarcações tradicionais têm uma idade média de 31 anos – o "que ultrapassa claramente o período de vida útil 'normal' destes navios" – e fazem as ligações Cacilhas/Cais do Sodré e Trafaria/Porto Brandão/Belém. No último ano, transportaram mais de 11 milhões de passageiros – menos mais de dois milhões que em 2011.

Quando os cacilheiros assustavam mais do que a lide da pesca

Vítor Hugo, 76 anos, chegou a ser dado como morto quando andava na faina da pesca, mas não hesita em eleger a maioria dos 55 anos em que integrou a tripulação dos cacilheiros que navegavam no Tejo como aqueles em que mais temeu pela vida. Os tempos eram outros e as condições das embarcações também. "A água entrava de um lado e saía do outro. Parecia um barco à vela", compara o reformado, sem qualquer vestígio de ressentimento na voz.

"Para mim, não há pior vida que a do mar", atira Vítor Hugo, com a experiência de quem, aos 12 anos, se dedicou às lides piscatórias. Foi assim durante oito anos, até se ter "fartado de ver água por todo o lado"... e de quase ter morrido. O dia era de temporal e a noite complicou-se ao largo de Sines, na costa alentejana. "Às três e meia da manhã já ninguém se aguentava no navio", conta. Só no dia seguinte, ao nascer do Sol, a tripulação percebeu o quanto navegara – estava ao largo do arquipélago das Berlengas, situado a 16 quilómetros de Peniche.

O susto não o impediu de voltar mais uma vez ao mar, mas a memória e a insistência da mãe para que mudasse de vida levaram-no ao cacilheiro que ligava Cacilhas, em Almada, ao Cais do Sodré, em Lisboa. Nem por isso esqueceu o que era o medo de morrer afogado, tais foram as condições que encontrou, corria a década de 1950. O barco de madeira tinha capacidade para "200 e tal" pessoas, mas o limite era "até caberem". "Nem conseguíamos andar", revela o ex-marinheiro.

Na altura, explica, havia um tripulante em cada portaló (entrada para o navio), mas o número estava longe de ser suficiente... principalmente quando os passageiros se queriam atirar à água. "Tinham medo e pensavam que estavam perto de terra, mas não estavam", explica Vítor Hugo, com a condescendência de quem se habituou a zelar permanentemente pela vida dos outros. "Eles agarravam-se a nós e não nos largavam a mão", descreve, com um sorriso.

O reformado da Transtejo não consegue precisar até quando foi assim. Sabe que foi ainda antes de ter sido construída a Ponte 25 de Abril, então Salazar, mas garante que o cenário não mudou com a inauguração da obra, a 6 de agosto de 1966. Até porque, atira em jeito de crítica à frequência atual, havia barcos de cinco em cinco minutos... e sempre que o dever chamava. "Se estava alguém doente, a gente ligava ao apito e, quando chegávamos a Lisboa, já estava uma ambulância à espera", conta. Não era a única ocasião em que salvava vidas. "Pelo menos quatro ou cinco [pessoas] ajudei a tirar de dentro de água", admite Vítor Hugo, a voz a sumir-se na humildade de quem tinha "amor à camisola" e não virava a cara ao trabalho.

"Era marinheiro, mulher a dias, enfermeiro", recorda, frisando que, na altura, era preciso "dar no duro" para que as embarcações estivessem sempre limpas. Os tempos eram difíceis, reconhece, antes de uma traquinice quase infantil assomar ao seu rosto e começar a desfiar os momentos que o coração não esquece.

"Uma vez, estivemos quase uma semana em Alcochete e as nossas mulheres foram ter connosco até à hora do almoço", descreve o seixalense, ciente de que, numa altura em que não havia forma de regressar a casa e em que era obrigatório o barco não ficar desprotegido, a família ficou muitas vezes para segundo plano. "Davam-nos um tacho de comida, cama e roupa", desabafa.

Não é, por isso, de estranhar que a voz se torne amarga e os olhos lacrimejem quando fala da reforma... e dos benefícios que perdeu, como a possibilidade de poder viajar gratuitamente nos barcos da empresa que viu criar. A emoção é maior do que quando recorda o naufrágio, em Cacilhas, do Lisboa Expresso, apesar de o ter vivido na primeira pessoa. Não houve feridos, mas foi suficiente para provocar um engarrafamento no Tejo: "Era só barcos a apitar."

Vítor Hugo foi marinheiro durante 55 anos

Há mais de 150 anos a ligar as duas margens

HISTÓRIA Corria o ano de 1860 quando o transporte regular de passageiros e mercadorias entre Cacilhas (Almada) e Santa Apolónia (Lisboa) se tornou uma realidade. O concessionário era Guilherme Burnay e a data marcava o início da vida dos barcos que, apesar da evolução que foram tendo ao longo das últimas décadas, para sempre seriam cacilheiros.

Em mais de 150 anos de história, foram várias as empresas responsáveis pela exploração das embarcações que nem sempre sobreviveram os tempos. O Lisbonense, por exemplo, que entrou em serviço em 1903, foi afundado durante a Primeira Guerra Mundial, quando navegava para Inglaterra. Uma embarcação homónima acabaria por ser construída em 1935.

Quarenta anos depois, nasceria a atual Transtejo, em virtude da nacionalização e união das cinco sociedades que então operavam cinco carreiras. Em 1977, foi encomendada a construção de 12 cacilheiros aos estaleiros de São Jacinto (Aveiro), da Foznave (Figueira da Foz) e da Argibay (Alverca). Também as infraestruturas começaram a ser alvo de melhoramentos. Foram instalados, pela primeira vez, obliteradores de bilhetes.

Em 2001, a empresa fundiu-se com a Soflusa, criada em 1993 a partir do sector fluvial da CP – Comboios de Portugal. O grupo Transtejo surgiu numa altura em que a aposta na modernização da frota já passava pela aquisição de catamarãs. Hoje, navegam nas águas do Tejo 33 embarcações, seis das quais cacilheiros, numa vida que tem sido prolongada pela "falta de garantia de financiamento" da empresa.

ORLANDO ALMEIDA/GLOBAL IMAGENS

PEDRO ROCHA/GLOBAL IMAGENS