

Pagaia Nº 11 • Ano II • Maio • Junho 1998 • Bimestral • Preço 400\$500 (IVA Incluído)

PAGAIA

Técnica
PÁ
FLUTUANTE

Roteiro
BARRAGEM
DO FRATEL

Reportagem
RIO
GUADIANA

Roteiro

Rio Paiva



VENHA NAVEGAR CONNOSCO

Assine a Revista
PAGAIA
e ganhe uma



Oferta válida para as primeiras 15 novas assinaturas

CUPÃO DE ASSINATURA ANUAL

PAGAIA

NOME: _____
MORADA: _____
LOCALIDADE: _____ C. POSTAL: _____ TELEFONE: _____
PROFISSÃO: _____ DATA NASC: _____ Nº CONTRIBUINTE: _____

ASSINALE COM UMA CRUZ A FORMA DE PAGAMENTO:

Envio cheque Nº _____ Banco _____

No valor de 2.100\$00 (6 números) • No valor de 3.600\$00 (6 números+Bolsa AQUAPAC)

À ordem de: Lobo do Mar, Lda.

Autorizo débito no Cartão VISA MASTER/EUROCARD



Nº Validade

Assinatura _____

Vale CTT Nº _____ Nº Contribuinte _____

Endereçar a: Lobo do Mar, Lda. • Apartado 40 • 2780 OEIRAS

Este Cupão de Assinatura anula todos os anteriores

Promoção
(Stock limitado)



Fotografia:
João Laia

12 KAYAKS
Apresentações

16 REPORTAGEM
Três Castelos

26 TÉCNICA
Meteorologia

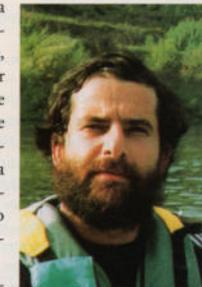
28 TÉCNICA
Pá Flutuante

Editorial

Modalidade Ameaçada

O recente Código da Estrada tem levantado grande celeuma pois, grande parte dos kayaks ou canoas deixaram de poder ser transportados nos tejadilhos dos automóveis devido as suas dimensões ultrapassarem os contornos da viatura. É uma lei injusta e desfasada da realidade. Por um lado a Canoagem é apoiada como uma actividade não poluente, de estreito contacto com a natureza e que deverá ser praticada pelos jovens (vejam-se os inúmeros clubes de aventura que existem pelas escolas secundárias deste país e os clubes de mar da EXPO). Por outro lado, duvido que o recurso aos atrelados seja mais seguro para a circulação rodoviária e, tenho a certeza que irá encarecer (a relação preço /qualidade de vida é a razão do sucesso da modalidade) a prática da Canoagem afastando, deste modo, potenciais praticantes. Temos estado atentos e em conjunto com outros ca-

noístas desenvolvemos várias acções com vista a ultrapassar esta situação. O recurso ao envio de cartas à Direcção Geral de Viação (D.G.V.) foi a solução por nós encontrada como forma de pressionar e fazer ver o quão injusta é esta lei. Esta atitude já surtiu algum efeito com o Sr. Armando Vara a dar indicação à D.G.V. para analisar o assunto mas, penso que não podemos abrandar este nosso movimento de chamada à realidade e deveremos continuar a enviar cartas (mais à frente publicamos a minuta da carta que foi enviada para que o leitor, caso concorde com o seu conteúdo, envie para a D.G.V.) até que tenhamos algo de concreto pois, as multas continuam a ser passadas e a grande maioria das pessoas não sabe o que fazer. Dependemos apenas de nós e, se nesta altura mostrarmos união a Canoagem nacional ficará mais forte. ✕



Fotografia: João Laia

PAGAIA

<http://www.pagaia.pt>

Propriedade
LOBO DO MAR Sociedade Editorial, Lda.
Empresa Jornalística Nº 220348
Contribuinte Nº 503 341 134 • Capital Social: 402.000\$00
Gerência: Pedro Escaja Gonçalves
Vasco de Melo Gonçalves
Luís Filipe Quinta
Sede: Alameda do Alto da Barra, 24 - R/C • 2780 OEIRAS
Tel. (01) 441 41 12 • Fax. (01) 443 45 69
Director: Vasco de Melo Gonçalves
Director Comercial: Pedro Escaja Gonçalves

Colaboradores: João Laia, Carlos Abreu, Octávio Teixeira de Almeida, Valente Almeida, Tiareg Kayak Clube, Luís Quinta, João Ogando e Rui Calado

Revisão de Textos: Luísa Mendes

Departamento Gráfico: Miguel Pereira Gonçalves

Correspondência: PAGAIA • Apartado 40 • 2780 OEIRAS

Redacção, Serviços Comerciais e Departamento Gráfico:
Alameda do Alto da Barra, 28 - 1º F
2780 OEIRAS
Tel. (01) 441 41 12
Fax. (01) 443 45 69
E-mail: lobo.do.mar@mail.telepac.pt

Tiragem: 6 000 Exemplares
Periodicidade: Bimestral

Seleção de cor, Fitolito, Montagem e Impressão:
Sogopal, Lda. • Casal da Fonte • Porto de Paia
2675 ODIVELAS • Tel. (01) 479 01 42 • Fax: 478 02 26

Distribuição:
VASP, Lda.
Tel.: (01) 439 85 00 • Fax: (01) 439 85 52

Direitos reservados de reprodução fotográfica ou escrita para todos os países.
Depósito Legal Nº 102456/96
Registado na Secretaria-Geral do Ministério da Justiça sob o Nº 120111



Caros Amigos

Início por vos dizer que sou um leitor da Pagaia, identificando-me como canoísta / ciclista por devoção, com 37 anos e dois filhos, companheiros de imensos passeios, além de outros amigos com as mesmas actividades.

O assunto que traz à vossa presença são as restrições ao transporte de "objectos" para além das dimensões dos veículos.

Neste caso concreto refiro-me a todos os apetrechos para desporto que centenas de milhares de portugueses utilizam, tais como bicicletas, pranchas de windsurf, kayak e asa-deltas, que de um momento para o outro se viram inibidos de utilizar, por uma lei desajustada da realidade.

A segurança que se pretende nas estradas portuguesas, não passa necessariamente pela proibição generalizada do uso de vários acessórios que eram utilizados para transporte de artigos de desporto.

O essencial passaria pela regulamentação do seu transporte assim como o uso de reflectores, luzes de stop, presenças e piscas nas extremidades e matrícula bem visível. Ao não proceder assim, o Estado ou a D.G.V. limita-nos de forma abusiva a liberdade que temos como cidadãos ao impedir-nos de escolher a melhor forma de passar os tempos de lazer.

Esta situação tenderá a tomar dois rumos.

- O primeiro, pelo facto da maioria dos portugueses não deterem uma situação económica saudável que lhes permite suportar esta "imposição-coação-repressão", simplesmente deixarão de praticar os seus desportos preferidos.

- O segundo caminho, será tomado pelos outros, ou seja, aqueles que investiram dinheiro e tempo nas suas ocupações desportivas preferidas e que estão suficientemente motivadas para enfrentar esta lei irracional. Como o farão? Simples, os tribunais ver-se-ão invadidos por milhares de multas contestadas que entravariam ainda mais a nossa Justiça por falta de justiça e viário.

Não são estas restrições que contribuem para o aumento da segurança nas estradas. Senão vejamos. Nas várias campanhas promovidas pelo nosso Governo na altura dos feriados religiosos e ponte de fim-de-semana não há conhecimento de qualquer automobilista transportando bicicletas na traseira ou outros objectos de desporto no tejadilho do veículo tenha contribuído de forma directa ou indirecta para as graves acidentes mortais, ou não, ocorridos nas nossas estradas. Porque? Simples, estes automobilistas preferem dar o seu melhor no desporto e não morrer estupidamente nas estradas, têm consciência dos limites que este tipo de transporte exige e não abusam. Claro que neste caso, também existem os incautos e os que navegam sempre nos muitos buracos que a nossa lei tem, tapam as matrículas, não têm luzes de sinalização, enfim dão má utilização a estes acessórios, e são

estes de facto que impedem todos os outros de usufruir.

Nós os portugueses (algumas mentes que se julgam esclarecidas), queremos embandeirar a segurança aos olhos do mundo, mas não o conseguimos desta forma. Para isso basta ver que estes acessórios de transporte estão homologados em toda a Europa e U.S.A., já para não dizer no resto do mundo e o número de acidentes é muito menor que o nosso, é uma falsa questão. Em relação ao transporte de pranchas de windsurf, kayaks e asa-deltas que pelas suas dimensões ultrapassam claramente o comprimento dos veículos. Mais uma vez seria necessária a sua regulamentação e não a proibição. Tornar obrigatório o uso de luzes, faixas reflectoras, a fixação de carga com regras, o seu comprimento não exceder um percentual do comprimento do veículo, etc..

Muitos utilizadores ver-se-ão inibidos de transportar da forma habitual, no tejadilho, os seus "queridos objectos de gozo".

O espírito inventivo voltará a esgueirar-se pelos buracos da lei, fazendo troça dos legisladores que se julgam inteligentes e não o são e novamente esquecendo o factor segurança.

Construir-se-ão reboques com menos de trezentos quilos e comprimento inferior a 4,5 metros para transporte de pranchas, kayaks e asa-deltas.

A saber, um reboque com estas características, será extremamente leve e perigoso, mais do que fazer o transporte no tejadilho, nas curvas tende a fugir para o exterior, poderá apanhar um veículo em sentido contrário causando o inevitável acidente com as possíveis perdas daí decorrentes, sejam elas graves ou não.

"Excesso de velocidade..." - dirá a autoridade. Torna o raciocínio mais simples.

"Putos inconscientes..." - dirão os que se julgam bons exemplos a seguir.

Ingénuos...

Após um hipotético acidente como este, ninguém pensa o que está na sua origem. No caso dos utilizadores que não podem construir reboques pelas mais variadas razões, tornarão o seu desporto favorito, mais radical, pois aos olhos do comum cidadão, são mais corajosos, revolucionários, terão alterações com os agentes da lei que acolherão os ombros dizendo não serem os responsáveis, pois só fazem cumprir a lei. Não pagarão multas.

Mais romântico ainda, viajarão de noite para os rios, barragens e praias, como quaisquer foragidos que nos habituamos a ver nos filmes.

Enfim, coisas próprias da juventude. Pois é sabido que de noite as brigadas de trânsito dormem muito e raramente fiscalizam estradas municipais. Prometem ser viagens recheadas de emoções e sobretudo desnecessárias se houvesse bom senso por parte do legislador.

Onde está a segurança?

Também sou levado a tecer algumas considerações sobre os suportes de bicicletas para a traseira dos veículos.

Alguns testes efectuados por revistas estrangeiras da especialidade dão-nos como mais segu-

ros, por razões várias, tais como, não elevar o eixo de equilíbrio do veículo curvando de forma segura, menor consumo, maior acessibilidade para pessoas de baixa estatura e pouca força física no caso de jipes ou pickups, etc.. No seguimento deste raciocínio vários fabricantes europeus, caso da Thule (suéca) ou Fiamma adoptaram estes sistemas mais seguros e por isso mais dispendiosos na aquisição, sem no entanto deixarem de fabricar os sistemas para o tejadilho bastante mais em conta, mas com qualidade.

Aqui levantam-se algumas questões de ordem comercial. Os fabricante nacionais não querem pensar em qualidade, senão o lucro fácil deixaria de o ser, daí a qualidade dos materiais utilizados serem inferiores. Vendem-se racks para o tejadilho dos automóveis por cerca de quinze mil escudos cada, enquanto os nacionais de qualidade duvidosa por meros dois mil escudos. Estes sim, têm causado vários dissabores aos proprietários quando se partem nas curvas e estragam tejadilhos e bicicletas, causando possíveis estragos a terceiros em virtude dos materiais empregues serem subdimensionados para as forças exercidas. Como não temos nenhum fabricante nacional de suportes traseiros, esta questão não parece fundamental e elimina-se assim a concorrência estrangeira de qualidade e evita-se fiscalizar os fabricantes nacionais.

Onde está a segurança?

Da mesma forma ao proibirem estes acessórios para a traseira dos veículos causam também graves prejuízos aos fabricantes nacionais, daqueles de baixa qualidade, à venda em qualquer hipermercado, assim como a comerciantes especializados já detentores de stock's para venda. Coloca-se uma questão, o Governo ou a D.G.V. estarão na disposição de compensar os lesados do prejuízo que daí advém?

Resta uma observação, como este artigo do código da estrada é generalista e omisso quanto aos vários casos. Todos os jipes com rodas de reserva na traseira, poderão estar ilegais, assim como as diversas auto-caravanas homologadas pela D.G.V. com suportes montados, pois o artigo não especifica quais as dimensões exteriores do veículo, podendo dar origem a várias interpretações por parte dos agentes da lei.

É só uma questão de estado de humor em que as forças da lei são exímias como por várias vezes tem chegado ao conhecimento público.

Onde está a coerência?

Mais uma vez a montanha pariu um rato. Creio que depois de expôr as razões desta carta, não ser despropositado sugerir-vos artigos sobre esta matéria e anúncio de possíveis tomadas de posição de qualquer organização para manifestarmos o descontentamento em relação a esta lei absurda.

O que eu pretendo é tão somente que me deem usufruir da liberdade que julgo possuir nos meus tempos livres. Regulamentem-na mas não a profbam.

Boas pagaiadas
Carlos Martins / Alformelos-Amadora

A União faz a Força



A nova legislação do Código da Estrada tem levantado graves problemas aos praticantes de actividades de ar livre e, à Canoagem em particular, com a impossibilidade de transporte de objectos que ultrapassem os contornos da viatura.

Aquando da saída do novo Código da Estrada, a revista "Pagaia" e alguns praticantes tomaram a iniciativa de contactar directamente a Direcção Geral de Viação, no sentido de nos inteirarmos de como poderíamos continuar a transportar as nossas embarcações nos tejadilhos dos nossos carros. A resposta foi curta: não podem e não estão a ser emitidas licenças de transporte.

Face a esta situação decidimos que teríamos de pressionar as entidades governamentais para o nosso problema. O recurso ao envio massivo de cartas foi a nossa técnica e, a qual já deu alguns resultados com o Sr. Armando Vara a dar indicações à Direcção Geral de Viação para estudar o caso.

No momento em que escrevo estas linhas apenas temos esta recomendação mas, penso que não devemos abrandar no nosso pedido de revisão desta lei que ameaça matar a modalidade. Nesse sentido, publico uma minuta da carta que já foi enviada por algumas centenas de canoístas e que gostaria que todos os leitores enviassem e divulgassem para, desta forma, poderem transportar os nossos kayaks com segurança e para o bem da Canoagem.

Vasco de Melo Gonçalves

Exmo. Senhor
Director Geral de Viação
Eng. Amadeu Augusto Pires
Av. da República, 16 - 8º
1050 LISBOA

Eu.....residente em), portador do B.I. nº....., de .../.../....., emitido pelo Arquivo de Identificação de), venho, mui dignamente, junto de V. Excelência, expôr:

Sou praticante de Canoagem e consequentemente possuo uma embarcação do tipo canoa / kayak.

Hoje e ao abrigo da nova legislação do Código da Estrada (Decreto-Lei nº 2/98 de 3 de Janeiro), vejo-me impossibilitado de a transportar, como sempre o fiz, no tejadilho do meu veículo automóvel, ligeiro de passageiros, em virtude de a referida embarcação ultrapassar os contornos envolventes da viatura.

A possibilidade de transporte em atrelado é impraticável dado que a sua dimensão seria desajustada em relação ao veículo rebocador o que implicaria mais riscos no seu transporte, custos e sérias dificuldades nos acessos, por vezes estreitos e difíceis, aos rios.

Posto isto, entendo, com o devido respeito, que a legislação em vigor

- Não considerou situações como a exposta e que representa e afecta cerca de 10 000 praticantes nacionais, numa modalidade já de si acariinhada, por se tratar de um desporto não poluente.
- Que se encontra desajustada da que vigora nos vizinhos países da Europa (Espanha, França,...).
- Compromete a salutar prática desta modalidade e consequente desenvolvimento em Portugal (actualmente em grande expansão).
- Estrangula a indústria e o comércio deste tipo de equipamentos, também eles em franco crescimento.
- Impede a participação em Provas, Encontros e Concentrações de canoagem de turismo (lazer náutico) e competição quer no país quer fora dele.

Assim sendo, solicito a Vª. Exª. que me seja concedida a autorização necessária (licença e/ou outra) para o referido transporte, salvaguardando as necessárias condições de segurança e sinalização, previstas na Lei.

Na expectativa de um bom acolhimento à minha pretensão, subscrevo-me respeitosamente.

Assinatura

KAYAK DE MAR
Simpósio Europeu

O simpósio europeu de kayaks de mar terá lugar, em Jersey, de 23 a 25 Maio 1998 numa organização do Jersey Canoe Club - um dos clubes da Europa mais activos no que se refere a kayaks de mar.

O tema deste ano é "pagaiar com um objectivo" e, para além de um espaço de convívio e de troca de experiências dos canoístas presentes terá a participação de diversos especialistas em geologia e história natural.

Para mais informações contactar o Jersey Canoe Club:
<http://www.itexjcy.com/hosting/jcc/symposium/symposium98.htm>;
e-mail: jccsymposium@itexjcy.com

MAR KAYAKS/NELO

Celebra 20 anos

O maior fabricante nacional de Canoagem celebra, este ano, o seu vigésimo aniversário.

Muitos foram os sucessos desportivos obtidos por esta empresa de Mosteirão. Mais recentemente, na Taça do Mundo de Maratonas que decorreu na Dinamarca, obteve a medalha de ouro K2 através da selecção da Austrália, a medalha de prata (embarcação Kirton) K2 através da selecção inglesa e, a medalha de bronze K2 com a selecção da Suécia.

No Campeonato da Europa que decorreu em Itália, obteve a medalha de ouro K2 com a selecção da Suécia.

Seria fastidioso estar a inumerar todos os sucessos desta empresa mas, gostaríamos de dar os parabéns a Manuel Ramos (Nelo) e a toda a sua equipa por esta longa e prestigiada caminhada.

TYPHOON

Vestuário e Equipamento de Qualidade

- Mergulho
- Canoagem
- Vela



TERACOM
Comércio de Importação e Exportação, Lda. • Rua de Espinho, 3A • Monte Estoril • 2765 ESTORIL • Tel.: (01) 467 09 99 • Fax: (01) 466 06 19

CLUBE EXPEDIÇÃO
Nas águas do Algarve

Novo encontro do Clube Expedição, aberto a todos, está agendado para paragens mais quentes, a 7 de Junho, no rio Arade (Silves-Portimão): é a "descida do ano". Ribeira de Odelouca e rio Arade, calmo mas com inúmeras surpresas, que daremos a conhecer aos nossos associados e amigos em 1998, depois de em 1997 termos mostrado parte do Guadiana e, em 1996, o rio Vouga.

Contacto para informações: Tel.: 0931.869010; Fax: 01.4433744



III DESCIDA CULTURAL DEL DUERO
De Zamora ao Porto

Organizada pelo Club "Aire Libre" e Fundação Hispano-Lusa "Rei Afonso Henriques" a descida do rio Douro realiza-se de 2 a 16 de Agosto de 1998. O percurso é de Zamora ao Porto e realizado em kayaks de dois lugares.

Actividades

Durante a descida os participantes terão a oportunidade de observar as distintas espécies de fauna no seu habitat natural, nomeadamente, cegonhas negras, grifos, água real.

Como actividade de grande importância destaca-se as visitas aos mais importantes monumentos do românico, quintas e museus.

Participantes

As inscrições estão abertas a 45 participante dos quais 25 são espanhóis e os restantes 20, portugueses. O preço é de 78 000 pesetas e inclui toda a alimentação, equipamento, autocarro para as visitas, veículo de apoio, monitores, médico e pessoal auxiliar.

Para mais informações:

Club Desportivo y Cultural "Aire Libre" / Calle Balborraz nº13, 49002-ZAMORA
Telefones: 980 - 67 06 97 (Martín), 980 - 51 58 69 (Manuel), 980 - 53 09 77 (Fernando) o por fax al 980 - 51 49 83 / 67 06 97 (Fernando).

ÉLIO
canoas and kayaks

A maior gama de Kayaks e Canoas em Polietileno

Importador / Distribuidor:
• Prijon (5 anos de garantia)
• Rotomold
• Cochois

Revededor:
METAGUA
C.E.T. - Rua de Xabregas, 2
Piso 1 • Loja 18 • 1900 LISBOA
Tel.: (01) 868 49 10/08 45

ÉLIO
Artigos para Desportos Náuticos, Lda.
Rua Central, 38 • Crestuma
4415 CRESTUMA
Tel.: (02) 765 10 16
Fax: (02) 763 26 49

berghaus

TERACOM
Comércio de Importação e Exportação, Lda.
Rua de Espinho, 3A • Monte Estoril • 2765 ESTORIL
Tel.: (01) 467 09 99 • Fax: (01) 466 06 19

DAG

Goltziana's
IMPORTADOR EXCLUSIVO
EM PORTUGAL

KAYAKS EM POLIETILENO



Strim Junior
Com.: 3,10 m; Larg.: 0,57 m; Peso: 13 kg; Carga 65 Kg; Vol.: 180 L



Strim Senior
Com.: 3,15 m; Larg.: 0,60 m; Peso: 17 kg; Carga 95 Kg; Vol.: 280 L



Shark / Kayak de Rodeo
Com.: 2,70 m; Larg.: 0,60 m; Peso: 14 kg; Carga 95 Kg; Vol.: 170 L



Squall / Kayak de Rodeo
Com.: 2,30 m; Larg.: 0,62 m; Peso: 14 kg; Carga 95 Kg; Vol.: 180 L



Tanargue / Kayak bilugar
Com.: 4,35 m; Larg.: 0,85 m; Alt.: 0,33 m; Peso: 40 kg; Carga 270 Kg



Lagoon / Kayak mono e bilugar
Com.: 3,70 m/4,50 m; Larg.: 0,70 m/0,80 m; Alt.: 0,33 m/0,35 m;
Peso: 22kg/40 Kg; Carga: 120 kg/200 Kg

Goltziana: Estrada de Coimbra, Lote C e D
3080 FIGUEIRA DA FOZ • Tel./Fax: (033) 26969

IX ENCUENTRO DE AINSA

Kayak Alpino

De 30 a 31 de Maio de 1998 a empresa AGUAS BLANCAS organiza os IX Encontro de Ainsa para kayak Alpino.

Programa da Actividade

Lugar: Ainsa (Huesca)

Programa:

(Sábado) Rio Ara: (1) Torla - Broto. Dificuldade com graus IV+ (difícil). Saída às 11 h. em Torla e chegada em Broto. (2) Broto - Fiscal. Dificuldade com graus III e IV (médio). Saída às 11 h. em Broto e chegada em Fiscal. (3) Jánovas - Boltaña. Dificuldade com graus III+ (fácil). Saída às 11 h. em Jánovas e chegada em Boltaña. (Domingo) Rio Cinca: Dificuldade com graus II+ (fácil). Saída às 11 h. em Laspuña e chegada em Ainsa.

Preço: 1.500 ptas.

AGUAS BLANCAS: Tel/Fax.: 974 - 51 00 08, E-mail: soaso@mail.sendanet.es



CANOAGEM

Formação de praticantes

O Clube Expedição está a levar a cabo vários cursos de formação para praticantes de Canoagem.

Os cursos dividem-se em três níveis:

Nível I - iniciação, um dia em lagoa;

Nível II - módulo de 3 dias / 1º dia no rio Tejo, 2º dia em rio (em grupo), 3º dia no rio Zêzere (aperfeiçoamento);

Nível III - evolução em águas bravas / um dia no rio Paiva.

Para mais informações deverá contactar o Clube Expedição através dos telefones: tm. 0931 869010 e fax. 01-4433744.

CAMPANHA INTERNACIONAL

Comércio de Espécies Selvagens

O tráfico de espécies selvagens constitui a segunda maior fonte de lucro ilegal a nível mundial e é uma das principais causas de destruição da biodiversidade, fragilizando assim os ecossistemas e as espécies.

A União Europeia é um dos três principais mercados para as espécies selvagens e apesar de dispor, desde 1982, de regulamentação própria para a aplicação da Convenção Internacional que regulamenta este tipo de comércio (CITES), impondo normas ainda mais restritivas, enfrenta desde sempre dificuldades na sua implementação.

Por outro lado, a concretização do Mercado Único na Europa, tornou necessária a adaptação da legislação à situação de maior mobilidade de pessoas e bens.

Por este motivo, no final de 1996, foi adoptada nova regulamentação comunitária que entrou em vigor a 1 de Junho de 1997.

A implementação efectiva da nova regulamentação só será possível se os vários agentes, designadamente os cidadãos - em particular os viajantes - os comerciantes e as autoridades fiscalizadoras, estiverem sensibilizadas para a importância desta questão e cientes das recentes modificações na legislação, ou seja da forma como estas irão afectar.

Com esse objectivo, o TRAFFIC-Europa (programa de monitorização da Vida Selvagem do World Wide Fund for Nature-WWF e da União Internacional para a Conservação da Natureza, UICN), com apoio da Comissão Europeia (DGXI) está a desenvolver uma campanha de divulgação nos 15 países membros, lançada a 22 de Maio do corrente ano.

A campanha chegará ao grande público (e à população escolar) através de diversos canais, envolvendo a elaboração de folhetos, cartazes, manual para as entidades fiscalizadoras, anúncios na imprensa, vídeos, outdoors, exposições e um jogo na Internet.

A Liga para a Protecção da Natureza (LPN) é a entidade coordenadora da campanha em Portugal, estará contactável através:

Estrada do Calhariz de Benfica, 187, P / 1500 Lisboa;

Tel. 01-7780097 / 7740155 Fax. 01-7783208; E-mail: lpn.natureza@mail.telepac.pt



Você não seria o primeiro a acabar como contrabandista de espécies selvagens sem o saber...



Sabtu como estar.

GUADIANA

Um último olhar, antes de Alqueva

As empresas Margens e TurAventura estão a organizar conjuntamente a Expedição Guadiana 98 - Um último olhar antes de Alqueva. Com data marcada para os dias 10 a 14 de Junho, será uma expedição mista de canoagem e todo o terreno. A descida em canoa, iniciará-se junto a Juromenha e terminará nos moinhos de Porto Meirinho, frente à Aldeia da Estrela. O percurso em todo o terreno, tem o mesmo ponto de partida do da canoagem e acompanhará o rio pela margem direita até Monsaraz e, pela margem esquerda até à Barragem de Alqueva.

No final da expedição está previsto a realização de um seminário / exposição onde os participantes terão a oportunidade de expressar as suas reflexões quer verbalmente como por escrito, quer em fotografia, vídeo ou outras formas de expressão.

Este evento será aberto à participação de 40 equipas de 4 pessoas, deslocando-se duas em canoa e duas em viatura 4X4 em regime de rotatividade.

Para mais informações deverá contactar: Margens / 034-603394 ou 01-3157458; TurAventura / 066-743134.

AGENDA

Junho

* 6 - K4 Troféu Águas Lusãs'98. Organização: Com. Canoagem da EXPO;

* 6 a 13 - II Ligação Porto / Lisboa em Kayak de Mar. Organização: Sítios.

1º dia - Porto / Aveiro

2º dia - Aveiro / Figueira da Foz

3º dia - Figueira da Foz / Nazaré

4º dia - Nazaré / Peniche

5º dia - Peniche / Ericeira

6º dia - Ericeira / Cascais

7º dia - Cascais / Lisboa - EXPO'98

* 19 - Barcos Dragão. Organização: Com. Canoagem da EXPO;

* 20 - Kayak Polo (regional). Organização: Com. Canoagem da EXPO;

* 27 - II Circuito Pedestre em Sever do Vouga. Organização: Out'r Atitude;

* 28 - 1ª. Etapa do Circuito de Kayak de Mar (Figueira da Foz). Organização: Sítios.



CLUBE INFANTE D. HENRIQUE

I Volta à ilha das Flores

O Clube Infante D. Henrique, em colaboração com a Câmara Municipal de Santa Cruz das Flores e Clube Naval de Santa Cruz das Flores, vai organizar a primeira volta à ilha das Flores em kayak.

A prova terá lugar de 20 a 25 de Junho e será composta por 6 etapas: 20 de Junho - Stª. Cruz das Flores (Porto das Poças) / Ponta Delgada num total de 14 km;

21 de Junho - Ponta Delgada / Vila Nova do Corvo num total de 18 km;

22 de Junho - Vila Nova do Corvo / Ponta Delgada num total de 18 km;

23 de Junho - Ponta Delgada / Fajã Grande num total de 13 km;

24 de Junho - Fajã Grande / Lajes num total de 17 km;

25 de Junho - Lajes / Stª. Cruz das Flores (Porto das Poças) num total de 12 km.

Está prevista uma travessia Flores / Corvo, uma etapa em mar aberto numa distância de 10 milhas, que só será efectuada se as condições climáticas o permitirem.

Face às condições climáticas instáveis que se fazem sentir, normalmente, no Grupo Ocidental do arquipélago, algumas das etapas poderão ser duras e destinadas a canoístas com alguma experiência e boa condição física.

A ilha das Flores, com uma superfície de 145 km², mede 17 km de comprimento e 12,5 km de largura, tem um perímetro costeiro de 50 km.

Povoada hoje por 4 300 pessoas, contou já, no entanto com cerca de 12 000 habitantes. É a emigração para os E.U.A. e para o Canadá que dá origem à erosão do seu povoamento.

O clube Infante D. Henrique conta com a colaboração da empresa Transinsular no transporte para os Açores dos kayaks dos participantes.



Descida do Douro Internacional em canoa

O Clube Expedição regressou ao Douro Internacional, para uma descida de dois dias em canoas, na companhia do Clube Náutico de Almada. Aproveitando o fim-de-semana da Páscoa, fizemos duas etapas entre Miranda do Douro e a barragem da Bemposta. Após uma longa viagem, com saída de Lisboa e chegada à pequena cidade fronteiriça de Miranda do Douro ao fim de quase 9 horas, deparámos com um tempo bastante frio. Mas, como sempre antes destes programas, nada nos fazia esmorecer. De manhã entramos na água para percorrer a primeira etapa: Miranda do Douro - barca-

gem de Picote, numa distância de cerca de 18 km, a uma cota média de 470 metros de altitude que esconde um declive natural médio bastante acentuado (3 metros / km). A bacia hidrográfica do Douro, com uma área de 97.000 km², é a de maior extensão da Península Ibérica, ocupando 17% da superfície total desta. O curso do rio Douro, que nasce na Serra de Urbión em Espanha, é de 850 km, dos quais 112 km correspondem à extensão da fronteira entre Portugal e Espanha, e 213 km percorrem o território português até à foz na costa atlântica, junto da cidade do Porto. O troço fronteiriço, é precisamente o que

apresenta maior declive. No entanto, as inúmeras barragens construídas desde os anos 50 regularizaram o nível das águas, acalmando-as. O declive, agora, apenas é perceptível pelas altas falésias que ladeiam o rio e por entre as quais navegámos nesta nossa saída. Após conseguir as devidas autorizações, entramos na barragem de Miranda do Douro. Ali é necessária alguma prudência pois a água que sai das turbinas para o rio provoca remoinhos que se prolongam por cerca de 200 metros. Passada esta fase, continuámos o resto do caminho a admirar as falésias, as quedas de água e a "passarada". Após um percurso algo cansativo, que levou quase 5

horas a realizar, durante as quais apanhámos, entre algumas abertas de sol, vento, frio e até granizo, deparámos, a poucos quilómetros de Picote, com um local de refúgio de muitas águas de Bonelli, águas reais, aburres do Egito e outras. Em particular notámos uma certa falésia que parecia um "Hotel" de rapinas: em cada fenda ou buraco estava uma ave ou casal de espécie diferente. Chegámos com os membros algo entorpecidos, mas as "vistas" compensaram. Na barragem de Picote encontramos um grupo de observadores de aves, com binóculos sofisticados: "Ali ao fundo está um ninho de abutre do Egito", explicava-me um. "Olha, 2 kms

rio acima, contámos 15 águias de Bonelli e alguns abutres sobre as nossas cabeças" respondeu eu... Nessa noite cozinhámos a habitual feijoada e depois subimos ao café "Rio-Pin-Pin" para aquecer com uma "queimada". No dia seguinte o tempo não estava melhor. Por entre algumas abertas de sol reconfortante, o vento era a nota dominante. Após passar um pequeno rápido, causado pela saída de água da barragem de Picote, seguiram-se novas paisagens admiráveis, com falésias ainda mais altas (que só terminam com a chegada à Bemposta) e ainda mais aves. Desta feita percorremos 20 km, tendo demorado qua-

se 6 horas e meia. À chegada à barragem da Bemposta o vento soprava forte e o sol estava quase a desaparecer. De novo com as pernas entorpecidas, alegrámo-nos por reencontrar o grupo (nesta etapa nem todos participaram) e tomámos bebidas quentes para aquecer o corpo, porque a alma, essa já irradiava calor do prazer de observar tão belas paisagens. Paisagens que, só por si, justificam os 1200 km percorridos de carro para fazer apenas 40 em canoa. Que o diga o Zé Pedro que chegou adoentado e partiu recuperado!

Texto e Fotografia
José Tavares (Clube Expedição)



• Cantil maleável

O cantil 5 QT (4,73 L), é ideal para as actividades de ar livre, especialmente aquelas que originam grande perda dos líquidos biológicos. À medida que vai ficando vazio tem a particularidade de se poder retirar o ar para que não haja deterioração do conteúdo, bem como diminuir o seu volume. Ótimo para congelar o alimento líquido nos dias de calor ou, em caso de necessidade, em locais isolados, encher de água fria para numa primeira fase servir de almofada fria num eventual caso de entorse ou tendinite.

Constituído por duas bolsas, uma exterior em nylon verde altamente resistente e que contém 4 pontos de fixação (dois cordões), um em cada canto respectivamente. Existe ainda um pequeno bolso para as pastilhas purificadoras de água. Todos os fechos são de abertura rápida com fitas em velcro, excepto o que possibilita o acesso à bolsa interior que fecha através de molas.

A bolsa interior é fabricada em plástico flexível e o acesso é feito através de uma tampa de rosca estando o bocal munido de uma pequena rede para filtragem.

Além de todas estas potencialidades, o cantil pode ser utilizado como flutuador adicional e como almofada. Para facilidade de utilização, as instruções aparecem gravadas na parte exterior.

Este produto é comercializado pela Ventisca (tel. 01-9243509),

ao preço de 5 100\$00.



• Squall

O Squall é a grande aposta do construtor Dag para o rodeo e faz parte da nova geração de embarcações de fundo plano.

Fabricado em polietileno (rotomoldagem linear), tem de comprimento 2,30 m, de largura 0,62m, de altura 0,35 m e volume 180 L. Está pensado e adaptado para ser utilizado por canoístas com peso até 95 kg.

O Squall é comercializado em Portugal pela Goltziana (tel.033-26969).



• Luvas Typhoon

O fabricante inglês Typhoon apresentou, recentemente, uma novas luvas para a canoaagem. As luvas são fabricadas em neoprene preto de 3 mm e a junção à pagaia é feita através de um velcro.

Estas luvas da Typhoon são comercializadas pela Teracom (tel. 01-4670999).



• Sapatos Lizard

A Lizard apresentou uma nova versão das suas sapatilhas para actividades náuticas, vocacionadas para as crianças. As características técnicas são idênticas às da sua irmã mais velha (Lizard Surf Shoe), termoplástico injectado e mantém a mesma aparência exterior, mas com cores novas, o azul.

As sapatilhas Lizard são comercializadas pela Teracom (tel. 01-4670999).



• Curvímetero Konus

Na preparação de actividades de ar livre que envolvam o recurso a mapas ou roteiros, é essencial sabermos em concreto quais as distâncias a percorrer. O curvímetero é um instrumento precioso e, este modelo da Konus, pode ser utilizado com todas as escalas métricas. Equipado com uma lâmpada permite a utilização nocturna e tem uma lente de aumento. A alimentação é de duas pilhas 1,5 V AA. O curvímetero da Konus é comercializado pela Ventisca (tel. 01-9243509), ao preço de 5 200\$00.



Aerius Classic

• Klepper

O Aerius Classic é o modelo "Clássico" de kayaks de turismo, com uma excepcional capacidade de armazenamento para viagens mais longas em lagos, rios e oceanos.

O barco é relativamente rápido, com uma boa direcção e incrivelmente estável, dando mesmos aos principiantes na modalidade uma sensação imediata de segurança. Tem a vantagem de ser desmontável, é facilmente transportável e pode ser adaptado um mastro para navegação à vela. Como curiosidade, o Dr. Lindemann estabeleceu um novo recorde no Aerius Classic quando atravessou o Oceano Atlântico em 72 dias.

Características técnicas:

Monolugar:

comprimento - 450 cm; boca - 72 cm; peso - 25 kg; carga máx. - 260 kg; volume - 370 L; dimensões dos sacos - 133x35x25 cm e 70x60x20 cm.

Bilugar:

comprimento - 520 cm; boca - 87 cm; peso - 32 kg; carga máx. - 350 kg; volume - 600 L; dimensões dos sacos - 133x35x25 cm e 70x60x20 cm.

Os kayaks Klepper são comercializados em Portugal Teracom (tel. 01-4670999).

Casa do Alentejo dinamiza Canoagem

A dinâmica Casa do Alentejo lançou o sector desportivo, onde a Canoagem tem um papel relevante. Assim, propôs à Federação Portuguesa das Colectividades de Cultura e Recreio (FPCCR) que organizasse, Inter Casas Regionais, um torneio de futebol de salão, um torneio de kayak polo, um programa de descidas de rios em kayaks e canoas e um programa de caminhadas. Paralelamente, a Casa do Alentejo organizou uma descida do rio Guadiana, em pleno Alto Alentejo, entre Mourão e a Aldeia da Luz, para apresentação do seu projecto à Comunicação Social.

Texto: Vasco de Melo Gonçalves
Fotografia: Vasco de Melo Gonçalves e Nuno Duarte

Não foi por acaso que a Aldeia da Luz foi escolhida como destino da descida do rio Guadiana pois, muito em breve esta aldeia será completamente submersa com as águas da albufeira da Barragem do Alqueva. Uma nova Aldeia da Luz será construída, no segundo semestre de 1998, e estará pronta a habitar antes do final do ano 2000.

O rio, corre calmo nesta zona só os açudes dos inúmeros moinhos dão alguma animação à descida. É a beleza das suas margens e as muitas aves que as povoam que dão interesse a este pequeno trecho de rio. As margens são baixas e convidativas a uma saída do kayak, como foi o caso do Castelo da Lousa (a cerca de 40 minutos da Aldeia da Luz),

uma fortificação construída pelos Romanos em xisto. Infelizmente, esta edificação também ficará submersa tendo já sido levantada a hipótese das suas pedras serem removidas para outro local mas, até hoje ainda não foi tomada qualquer decisão e este magnífico castelo arrisca-se a nunca mais ver passar os kayaks e canoas.

Para realizar este percurso, a frota composta por sete embarcações (na sua grande maioria Bibop, da Boreal), demorou cerca de duas horas e trinta minutos e, tendo em conta que entre os participantes haviam elementos que nunca tinham andado de kayak. Um percurso ideal para todos aqueles que não conhecem o rio Guadiana. Nestas coisas de passeios a componente gastronómica é muito

importante. Estando nós no Alentejo e ganha outra dimensão e, assim, no final do passeio fomos retemperar as nossas forças na Adega Velha, situada na povoação de Mourão. Posso garantir-lhes que é um local de visita obrigatória por diversas razões: a qualidade dos seus pratos (a grande maioria dos ingredientes utilizados na confecção são provenientes de produção própria), a boa garrafeira, a decoração tradicional e simples, bem como o atendimento afável e rigoroso. Como diz o seu proprietário "é um lugar para se estar".

Principais infra-estruturas e suas características técnicas
- Barragem de Alqueva, com a altura máxima

de 96 m, o nível de pleno armazenamento (NPA) à cota 152, originando uma albufeira com uma área de 250 km², dos quais 35 km² em Espanha e um volume total de armazenamento de 4150 hm³, 3150 hm³ dos quais são capacidade útil.

- Central hidroeléctrica em Alqueva, dotada de duas turbinas/bomba com potência de 120 MVA cada, capazes de produzir cerca de 350 giga watts/ano, o dobro do necessário para abastecer os concelhos de Beja e Évora.
- Açude de Pedrogão, localizado a jusante para permitir a operação de bombagem / turbinamento, com uma altura máxima de 39 m para uma cota 84,8 do coroamento e um volume útil de 54 hm³.

- Sistema adutor Alqueva / Alvíto, com vista

a permitir o abastecimento de água às populações, ao perímetro de rega e às indústrias.
- Rede primária de rega, com uma extensão de 680 km.

- Redes secundária e terciária, com um desenvolvimento da ordem dos 4400 km.

Locais a visitar

Mourão: Castelo com três torres (séculos XIII-XIV); Igreja Matriz de Nossa Senhora das Candeias; Castelo da Lousa, na Herdade do Montinho a caminho da Aldeia da Luz.

Festas

Aldeia da Luz: Festas da Nossa Senhora da Luz no 1º fim-de-semana de Setembro.

Mourão: Festa de S. Sebastião a 20 de Janeiro;

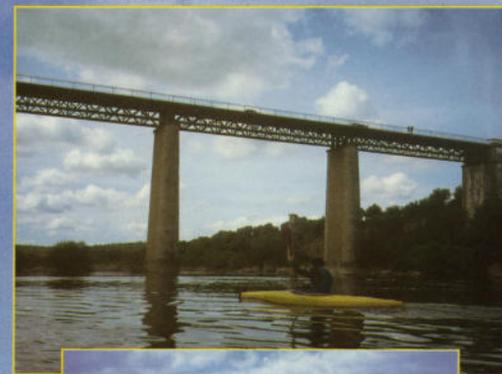
Feira de Maio a 24, 25 e 26 de Maio; Feira do Gado a 14 de Setembro; Romaria de S. Pedro na segunda-feira de Páscoa.

Casa do Alentejo / Actividades previstas
- Lançamento de livros: 29,5,98 "Azul, Branco e Ocre - Poemas de amor, viagem e luta", de António Murteira.

- Recuperação do Palácio Alverca: em Junho campanha pública de angariação de fundos.

- 75º aniversário: a Casa do Alentejo comemora 75 anos no dia 10.6.98 com uma grande festa.

- Feira do Livro no Pátio Árabe: está em estudo a realização, durante uma ou duas semanas, de uma feira do livro, à semelhança da realizada em 1995. ✚





XIII Descida dos 3 Castelos

No encontro dos rios

No encontro dos rios, o encontro dos homens. Sempre foi assim, porque os homens precisam uns dos outros e pelos rios mais facilmente se vence a distância e se alcança o destino. Através dos tempos, os rios foram as estradas por onde a vida passou e se fez a viagem do progresso. Até que o progresso esqueceu os rios que a ajudaram a fazer e inventou outros caminhos por onde passou a andar. Mas os rios, mais antigos e mais estáveis do que os homens e as suas inconstâncias e injustiças, souberam resistir, certos de que não poderão nunca os ho-

mens passar sem eles. E Constância, no caminho do Tejo e Zêzere, é disso uma herança, uma síntese, uma certeza: herança de um tempo idóneo em que os rios eram tudo, síntese de passado e presente que aqui se percebem num relance do olhar, certeza de um futuro que há-de passar sempre pelos rios, sendo embora outras as águas e outro o jeito de tirar partido delas."

"NOS RIOS DE CONSTÂNCIA" A Faina, a Fé e a Festa
António Matias Coelho (98)

No passado dia 10 e 11 de Abril, integrada nas Festas da Nossa Senhora da Boa Viagem, realizou-se em Constância, a XIII Descida dos 3 Castelos, uma organização do CLAC (Clube de Lazer, Aventura e Competição) do Entroncamento. Esta "prova", que este ano apenas contou com o Turismo Náutico, angariou mesmo assim 130 inscrições, 43 desistências (devido à actual legislação e ao mau tempo) e 96 efectivos, desenrolou-se por dois dias, duas etapas.

No primeiro dia (Sexta-Feira Santa), o percurso foi integralmente no rio Tejo, desde Rossio ao Sul do Tejo (Abrantes) à vila de Constância. Entre belas aberturas e aguaceiros fortes, os canoístas lá foram chegando ao "Hipódromo dos Mourões" (Rossio ao Sul do Tejo). "Belver" largara água e o rio estava cheio, prometendo uma boa descida. Alguns mais atrasados vestiam-se e faziam afinações de última hora, enquanto outros mais ávidos entravam na água. Por ser turismo as embarcações variam muito, tanto nos modelos, como nas suas cores garridas, que enfeitam a água, criando uma paisagem digna de qualquer composição em tela de artista.

O Tejo engrossara um pouco e depois de algumas peripécias em que uns tentavam a custo subir a corrente e outros menos experientes tomavam banho forçado, lá souo o toque de partida e foi vê-los afastarem-se rio abaixo. Aos 5 Km volta a ter contacto visual com os "artistas" e a diferença do 1º para o último já é notória, prolongando-se por cerca de 1,5 Km pelo cálculo de tempo.

Foram 2 h até que os canoístas percorressem os 16 Km e chegassem a Constância, seguindo-se um período livre até ao jantar, decorrendo este na Escola C+S de Constância, com a presença do Presidente da Câmara que com as suas palavras, muito animou e acarinhou a modalidade. No final deste, houve ainda entrega de lembranças que a organização ofereceu, assim como las marcas nacionais, Goltziana, representada pelo próprio construtor Traveira. Sipre, representada pelo próprio construtor Artur Pereira e Nelo que apenas fez chegar as lembranças.

O dia acabou com os atletas a invadirem as ruas da vila, para apreciarem o belo trabalho que os locais fizeram no enfeite das ruas, com os seus motivos em papel e verduras, assim como para passarem uns bons momentos nas já célebres tasquinhas que ajudam o ambiente de festa.

No 2º dia, realizou-se a segunda etapa desta descida, no Rio Zêzere, com partida a jusante da Barragem de Castelo de Bode. A hora da largada, foi bastante atrasada, não por culpa da organização, mas sim por alguns canoístas que sempre julgam poder ser diferentes dos outros, não cumprindo minimamente o horário pré-estabelecido pondo até em risco a existência de água para a descida. Sinal mais, para uma organização que soube esperar e sem contratempos resolver o problema.



Finalmente deu-se a largada, apresentando-se o rio com águas bastante frias, correntes fortes e alguns rápidos de nível 1. O tempo, bastante instável, fez das suas e para além do vento, por vezes bastante forte, a dificultar a progressão, houve ainda dois aguaceiros que descarregaram toda a sua fúria sobre as embarcações, incluindo mesmo uma saraivada de granizo. A seguir a um Zêzere cheio de água, com a corrente a dar uma ajuda, chegaram os último 5 Km do Tejo de Constância a Tancos. Neste derradeiro percurso, a água espaiava e apareciam bancos de areia, a obrigar por vezes a alguns desvios. Ao longe o Castelo de Almourol, sentinela silenciosa de outras vidas, última baliza para estes "marinheiros" extenuados e molhados até aos ossos, tal fora a agrura do temporal que sobre eles se abatera.

O encontro encerrou com as despedidas e almoço nos Bombeiros Voluntários de Constância. Terminou com uma nota de destaque a toda a organização, especialmente à comissão executiva do CLAC, que na pessoa do seu presidente José Leote, soube demonstrar mais uma vez o jeito de bem receber (Manuel Garcia, António Mendes, Francisco Cruz, João Loureiro, João Pereira, José João Amoroso, Manuel Borrego, Hugo Gomes, Conceição Serra.)

Uma palavra de apreço ainda para todos aqueles que na água trataram da segurança da prova, ora ajudando um ou outro que voltara a embarcação, ora dando aqui e ali uma palavra de ânimo (Bombeiros Municipais de Abrantes, Bombeiros Voluntários de Constância, Bombeiros Voluntários da Barquinha, Escola de Tropas Aerotransportadas, Escola Prática de Engenharia e Clube CB Torres Novas). Até para o ano. ✨

Texto: João Laia

O remédio mais que perfeito.

Texto: Rui Calado

Fotos: R. C. e Isabel Parra

Espuma.

Vocês estão habituados a vê-la nos vossos lava loiças, na banheira e numa ou outra festa de discoteca mais cretina. Mas esta espuma de que vamos falar, é da verdadeira. Daquela que não nos lava o corpo, mas a alma.

Da espuma em que gostamos de andar imersos, horas a fio, sem outro motivo que não seja o gozo, a adrenalina e todas as outras sensações que se podem (re)aprender num

rio de águas bravas. Mas este tipo de medicamento deve, como todos os outros, ser tomado com moderação e de preferência com certa técnica.

O Paiva, por isso, é a farmácia ideal. Porque põe à vossa disposição, desde o mais ligeiro reforçante muscular até ao autêntico "Ecstasy" (e ali também se bebe muita água).

Mas comecemos pelo princípio. Dos laboratórios naturais das Serras de Leomil e da Lapa, algures lá para os lados de Moimenta da

Beira, é fabricado este antídoto especial contra quase todos os nossos males.

Dos primeiros remédios, pouco se sabe, porque quase não foram ainda sujeitos a experimentação prática, mas parece tratarem-se de umas ligeiras vitaminas para ajudar a aumentar o tónus muscular através de uma pagalada certa, tranquila e ligeira.

Passemos pois por cima deles e vamos diretos à prateleira onde se perfilam as substâncias mais pesadas.

Granja / Praia da Folgosa:

Um remédio para o enjoo - Cl. III+ (5)

Um pouco depois da terrível chamada Granja, seguindo uma estrada em terra, passamos por cima de um ribeiro e vamos encontrar o rio Paiva.

É entrar e deslizar pela corrente, fazendo os pequenos rápidos espaçados, procurando em cada palmo um sítio para brincar. E eles não faltam neste percurso, tendo como ponto mais alto o famoso "pô-lo em pé" - onde se fez o primeiro encontro de "rodeo" em Por-

tugal. Aqui é aproveitar para treinar todas as coisas que temos andado a ver nos livros e vídeos, como os "pop out's", "chandel's", "piquetas, helicópteros, etc, etc.

É aproveitar a dar cambalhotas até se ficar imune ao enjoo.

Atenção porque logo a seguir há uma portagem a fazer num rápido que tem tanto de técnico como de perigoso, pois está "minado" de sifões.

O resto de uma boa viagem até à praia fluvial de Folgosa.

Central eléctrica / Igreja:

Um forte Afrodísíaco - Cl. IV+ (5)

Saltamos por cima de Castro Daire, da sua barragem e de um medonho salto com sifão. Estamos um par ou dois de Kms depois na estrada que nos leva a Alvarenga, para o percurso conhecido como "Sex-Up"!! Uma sucessão de saltos e escorregas com poucas respirações pelo meio. Um remédio capaz de ressuscitar o mais amolecido dos canoístas.

Mas atenção, este percurso deve ser tomado com precaução, pois os efeitos secundários >



(especialmente se há um pouco mais de água) podem ser extremamente desagradáveis.

Reiriz / Nodar: Um "Speed" com alguns "Valiums" - Cl. III+

Receitado para as primeiras impressões de contacto com um rio de águas bravas a sério. Alguns rápidos mais técnicos e acelerados, com um stopper monumental (um Valium) a seguir a um açude partido. Uma bonita passagem em "S" junto a um velho moinho e muito divertimento com poucas contra-indicações. Se adicionarem muita água, então ponham-se atentos porque os rápidos ficam mesmo rápidos.

Nodar / Praia do Arainho: Um Melhoral que nem faz bem nem faz mal- Cl. II/III
Muitos Kms de rio, com muitas passagens diversas, bastante ondulado com muita água, e alguns açudes a saltar (ou evitar). É escolher as entradas e saídas nas poucas pontes e caminhos que existem.

Praia do Arainho / Espiunca:

Remédio para o Coração - Cl. IV (5+)

Este é o percurso tradicionalmente conhecido como "A garganta do Paiva".

Uma "droga" mais pesada, com uma série de rápidos famosos como o "Serra Calos" (Cl. IV), o "Rápido Grande" (Cl. IV+), "As Marmitas" (Cl. IV+), o "Rápido da Parede" (Cl. III+), "O salto" (Cl. V+), "As Escadinhas" (Cl. IV), "Os 3 Degraus" (Cl. IV), entre muitos outros que nem nome têm.

Não aconselhável a quem navegue mal, nem a cardíacos. Convém mesmo enfeitarem-se com muita técnica se querem sair dali em beleza. Aqui fica o genuíno banho de espuma que falávamos no início. Puro, limpo e com um belo cheirinho a eucalipto. Mas pode teimar em lavar-nos por dentro no caso de uma banhoca forçada, e não há pulmão que agüente tanta limpeza.

Se conseguirem fazer tudo como manda a receita,

têm direito - já depois estiraçados na praia de Espiunca - a uma bonita sensação de alívio e uma espécie de vacina contra as emoções fortes.

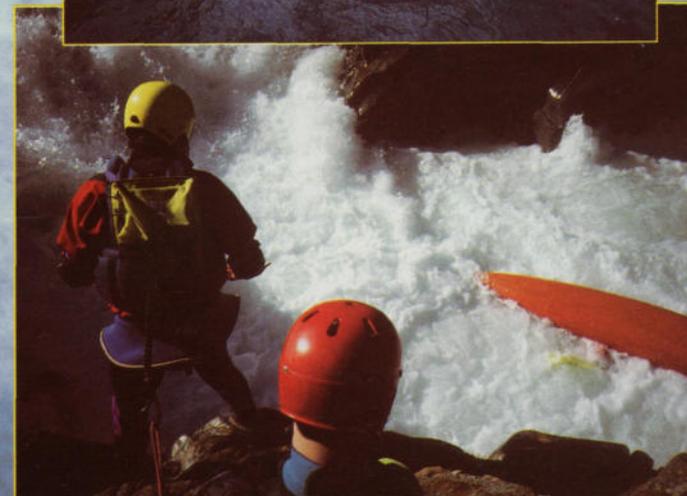
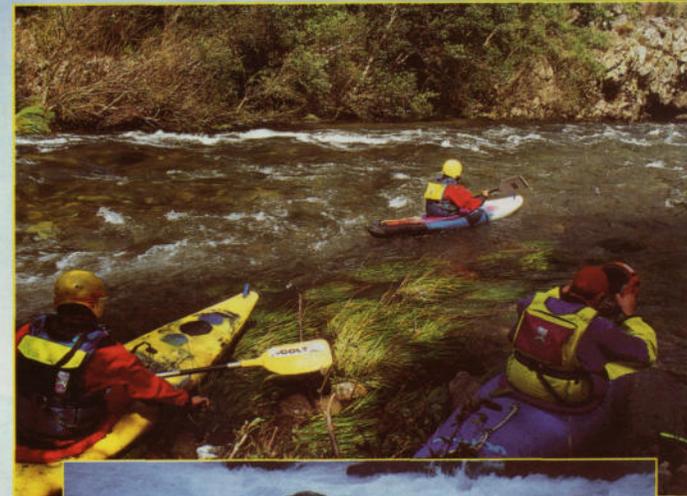
Espiunca / Ponte de Travanca:

A Banha da Cobra - Cl. III

A parte de baixo do Paiva, como é conhecida, é uma espécie de "pau para toda a obra". Tanto dá para nos treinarmos e descer um rio de águas bravas como para levar a namorada que já mexe um pouco, para fazer umas ondas, rodeio e tudo o que vos apetecer. Potencialmente não é perigoso (apenas o açude a seguir a Bairros, que faz retorno à esquerda), e é muito saudável. Inclusive pode-se levar lanche e poisar por momentos numa das muitas praias fluviais que só têm acesso pelo rio.

Cinco ou seis Kms mais abaixo, o paiva entrega as suas águas ao gigante Douro, agora desinteressante e sujo, mas que nos segreda ainda ao ouvido a fúria que já tiveram as suas águas, antes de ter sido aniquilado pelas barragens. Sorte que o nosso Paiva tem projectada para um relativo curto prazo, e para a qual me parece já não haver qualquer remédio eficaz...

Atenção: as classificações dos troços são referentes a caudais médios. Com caudais elevados deve-se considerar pelo menos uma classe acima. ✚



Foz da Ribeira de Nisa

(Central Eléctrica da Velada)

“A Terra é o único Planeta, do sistema solar, onde a água existe em quantidade apreciável, pois cobre cerca de sete décimos da superfície do globo. Mas essa água, onde a vida surgiu pela primeira vez e da qual todos os organismos ainda dependem para sobreviver, foi-nos dada de uma vez por todas: não haverá mais... a história recordará a nossa época como um período de crise em que o homem, o principal causador de toda a poluição, pôs em perigo o meio ambiente, incluindo os cursos de água e recusando-se a aceitar um rigoroso controlo dos direitos da natureza; o homem impede o aparecimento de gerações futuras.”

Comandante Jacques Yves Cousteau, a bordo do “Calypso”.

Na última Pagaia, andámos pela ribeira de Nisa e neste número para manter uma certa continuidade, vou-te levar pelas águas da Albufeira da Barragem de Fratel, isto porque a foz da referida ribeira se faz no rio Tejo, mais ou menos a 11km para montante da Barragem do Fratel.

Desde há muitos anos que por vezes venho para esta Albufeira “esticar” umas pagaiaças. As primeiras vezes aquando das maratonas do Tejo realizadas pelo Crack, altura em que competia pelo Clube de Canoagem de Coimbra. Agora, depois de há alguns anos ter deixado a competição e de me ter radicado em Abrantes, venho para estas bandas e vejo as “coisas” de outra maneira. Já não é colocar os olhos na proa do K1, ou nas costas do meu companheiro K2 e pagaiaar, pagaiaar, com o único objectivo de chegar a uma meta que

por vezes se tornava demasiado distante, impedindo o relaxe dos olhos pelos detalhes da margem...

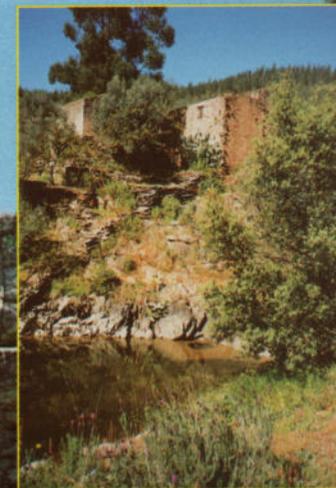
... mas vou dividi-la em 3 partes, 3 passeios que podes fazer independentemente uns dos outros, dado que esta albufeira é bastante extensa.

Começo pela sua parte baixa, isto é, a zona que vai desde a Barragem do Fratel à Foz da Ribeira de Nisa. Este primeiro troço, pode ter uma abordagem por estrada logo junto à Barragem do Fratel que contém um pequeno parque de merendas, onde existe fácil acesso à água através de uma rampa de cimento. As águas, nesta primeira parte, são bastante profundas e as margens crescem também bastante, sendo cobertas ora por oliveiras, ora por uma vegetação mista de mato, estevas, carvalhos, sobreiros,... a linha do comboio (li-

nha da Beira Baixa), mantém-se paralela ao rio com o seu elevado número de pontes, que convidam por vezes a passar por baixo para entrar na zona de desagüamento das inúmeras ribeiras que afluem ao Tejo.

Depois de percorrer 11 a 12 km para montante e na margem direita, encontrarás uma entrada não muito larga que te conduzirá a um lugar paradisíaco, lugar esse que se denomina de Central da Foz. Primeiro por ser nele que se faz a Foz da Ribeira de Nisa, segundo por conter as ruínas de uma antiga central eléctrica que foi semi-submersa pelas águas da Albufeira do Fratel.

Foi deste local, que num Sábado de Março passado, sai mais o Rui Moleiro e o Fausto, para dali nos dirigirmos a Vila Velha de Rodão, indo e voltando ao mesmo sítio. Para abordarmos este local por terra, dirigimo- ▶





nos a Nisa e já na estrada em direcção a Vila Velha, 3 km depois de Nisa, derivámos à esquerda no cruzamento que indica Velada, Chão da Velha. Mais à frente voltámos a encontrar outro cruzamento que indica Cacheiro, Chão da Velha à esquerda e Velada na continuação. Voltámos a derivar à esquerda, onde existe também uma placa a dizer rio Tejo, placa essa com fundo azul. A seguir passámos o cemitério de Cacheiro e apenas a 1 km à frente, à direita, uma estrada estreitíssima toda asfaltada, desce para o Vale da Ribeira de Nisa. À medida que avançávamos, nesta descida estreita e sinuosa, a envolveria da paisagem vai tomando conta dos nossos espíritos; a meio caminho a céu aberto corre a "levada" que traz a água do aqúde do Racheiro, conduzindo-a ao cimo do monte, para dali ser projectada encosta abaixo por um aqueduto que vai dar à turbina da Central Eléctrica de Velada, central esta automatizada. Logo a seguir às casas que a compõem, algumas abandonadas, o asfalto acaba e entramos num caminho em terra batida que se prolonga por 2km sempre ao lado da referida ribeira, até à Central da Foz. Nestes 2000m, a vida é muito intensa e por vezes um par de garças que por ali tem o seu território, faz vóos rasantes acompanhando o leito

da ribeira. O dia é de sol e quando chegamos, damos um pequeno passeio pelo local da Central da Foz, num tempo misto de preparação de embarcações, assim como do respectivo material, vamos também dando uma volta a pé, onde vou apresentando o local aos meus dois acompanhantes. A ribeira faz um cotovelo pronunciado, ficando uma língua de terra, tipo península, a invadir o espaço, onde temos colmeias, muitas, e uma antiga casa de pedra. As águas da Albufeira entram até ao antigo dique da central submersa, fazendo uns 700 m de água calma, lisa e profunda, mesmo a convidar para o deslize dos kayaks.

O ambiente é convidativo, embelezado pelo verde das encostas e ao fazermos a primeira curva, ainda dentro da ribeira, um bando de patos bravos svoaça e passa atarefadamente por cima de nós, mantendo-se sobre a água, devido à altura das margens que nos ladeiam. Desembocamos no Tejo e seguimos rio acima. Ao entrarmos neste, as vistas voltam a mudar completamente devido à largura. As margens continuam altas e notam-se agora inúmeros pontos brancos boiando na água. Fazemos jangada entre o K1 e o Big Sea II, junto a uma destas pequenas bóias de esferovite e puxamos cuidadosamente a corda que prende o cesto que está no fundo do leito. O Rui já estava farto de puxar, calculamos que deveriam ser mais de 40m de corda, até aparecer um cesto repleto de lagostins. Satisfeita a curiosidade voltámos a afundá-lo lentamente e continuámos para montante, embrenhados nestas águas verdes escuras que me parecem um tanto ou quanto poluídas, rio internacional que só em si, pela sua importância e grandiosidade deveria permanecer isento de mácula. Numa das margens um rebanho de cabras pasta guardado por uma anciã vestida de negro, qual monumento à longevidade de um

corpo enrugado, mas cheio de vitalidade que nos demonstrou ao acompanhar os caprinos por entre rochas e árvores, equilíbrio entre uma vida sã e os pequenos detalhes "invisíveis ou esquecidos", de uma interioridade cada vez mais acentuada.

Ao acabarmos a longa recta que à direita tem o acesso à localidade de Santana (Arneiro), e à esquerda a estação de comboio do Fratel, começamos a divisar uns pontos negros minúsculos sobre a água. Parecem-nos canoístas, e são mesmo. Largo o Big Sea II, mudando de margem, com o intuito de me cruzar com os kayaks que descem. Tratam-se da Cecília do S.B. de Castelo Branco e do Gouveia do C.N.C.D. de Vila Velha de Rodão, que fazem o seu treino. Convidam-me a juntar-me a eles, já que as embarcações são idênticas, sendo apenas a minha mais pesada, devido à sua velhice a aos arranjos que tem levado. Saudoso de umas pagaiadas mais fortes, invertemos a marcha e partimos os três remando em "pirâmide revezada". Já perto das Portas do Rodão mais atletas aparecem e paramos para trocar mais umas impressões. O Rui e o Fausto, entretanto, passaram por nós e acabam por encostar numa pequena praia à direita quase junto à ponte rodoviária. É neste local que vou encontrar o Sr. Amílcar, já velho conhecido de outros tempos. Entre dois dedos de conversa, matam-se saudades e fico a saber que todo este pessoal, uma percentagem elevada de infantis, cadetes e júniores, pertencem a vários clubes da zona que formam a Associação de Clubes de Canoagem da Beira Baixa. Ficámos ali o resto da tarde, mas as horas passavam e voltámos, não sem antes termos sido informados de que se está a organizar um grande encontro de canoagem na Barragem da Idanha (Barragem Marechal Carmona) no último fim-de-semana de Junho (contacto 0936-585960).

Para Montante da Velada (2º dia)

Na terça feira seguinte, fui a Lisboa e em conversa com o Vasco falei-lhe deste sítio. Logo se decidiu que viríamos acampar e assim fizémos. Nessa mesma tarde chegámos por volta das 18.00h ao cruzamento da tal estrada asfaltada e sinuosa. Como o meu companheiro não conhecia a região, levei-o a Chão da Velha, para conhecer esta aldeia típica. Combinado não teria sido melhor, no caminho encontramos o Zé Russo, outro velho conhecido do Vasco que para além da canoagem também se dedica à apicultura a título de hobby. Serviu-nos de cicerone nesta localidade e elucidou-nos quanto ao falhanço de uma empresa em restaurar as casas e alugá-las para turismo de habitação. Bastante atrasados despedimo-nos do Russo e chegámos à Central da Foz já eram 19.00h. A hora de Verão ainda não tinha mudado e restava muito pouco tempo de luz natural. Rapidamente montámos o acampamento e ao som

de Vangelis - "Antártida", jantámos um arroz de salsicha com ervilha e milho. A temperatura descia rapidamente por estarmos num vale e perto de água, sendo preciso agasalharmos bem. Um pouco de repelente afastava as melgas que à volta do candeeiro eram aos milhares e nós já recompostos experimentámos a sensação de um chocolate para sobremesa. 20.15h, está escuro como breu, é o local ideal para experimentarmos todo o arsenal de iluminação que trouxemos.

Sendo assim, e durante uma boa meia hora, ou me afastava eu ou se afastava o Vasco com uma luz na mão e o outro ficava a ver o efeito; ele eram luzes vermelhas, verdes,...., flashes de strob,....

21.00h, o frio e a humidade invadiam o ambiente e optámos por nos deitar dentro da tenda, enrocados nos sacos cama, ao som dos 4watt de cada coluna que neste silêncio se revelavam dignos de qualquer rave sobre um céu estrelado. 01.17h, acordo completamente despaldado. O barulho é intenso, a tenda encontra-se iluminada de tal maneira que parece dia e ouvem-se vozes lá fora.

Com os níveis de adrenalina a subir, saio, o frio é intenso... as luzes de um UMM batem-me nos olhos, o ruído do motor a diesel fere-me a sensibilidade e vejo 3 vultos dispostos à volta do acampamento. Um deles o mais próximo, faz-me perguntas mas nem o oiço. De repente apercebo-me de um bastão de luz vermelha na sua mão, fazendo-se luz no meu espírito, eram 3 GNR. Agora sim entendia as perguntas, como me chamava, se estava sózinho, a que horas chegara, quais eram as nossas intenções, se era a primeira vez que ali íamos. Calmamente respondi e depois de uma breve troca de palavras, recomendaram-nos que ao abandonarmos o local, deixássemos tudo limpo, seguindo-se as "habituais despedidas" de boa noite.

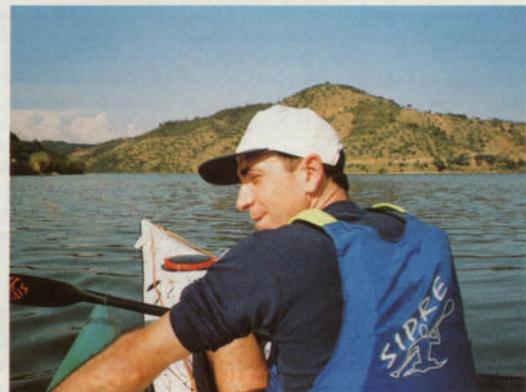
Custou-nos um pouco a adormecer, comentámos o sucedido e o porquê da sua presença ali. Será que tinham visto o festival de luzes que havíamos feito horas antes? Será que como já estávamos na época de defeso da pesca andariam a fiscalizar? Será a ronda habitual de vigilância à Central da Velada? Serão outros assuntos que a nós não nos dizem respeito? Sem respostas para tantas interrogações, demos connosco a prestar atenção ao silêncio, aos pequenos sons nocturnos que se ouviam: os peixes a saltar na água, a brisa fresca a remexer as giestas, um ou outro pássaro noctívago.

6.43h, acordo com o Vasco a perguntar-me as horas, já era dia. O frio é bastante fora dos sacos cama e estes assim como toda a tenda, permanecem húmidos devido à condensação. 8.30h, voltámos a acordar e pelas 10.00h já remávamos Tejo acima; uns quilómetros à frente, outro contacto com a aqualultura do lagostim, um pescador recolhe o recheio dos cestos, destinando-se este a Espanha onde será utilizado na feitura de delícias do mar. Rapidamente chegámos às Portas do Rodão e

aproveitámos para contemplar estes enormes rochedos. Lá no alto algumas rapinas usufruem já do aquecimento do ar para planar preguiçosamente. Um pouco acima da ponte que liga as duas margens, entramos na Ribeira do Açafal, que faz nesta zona a sua foz. Neste momento se voltássemos para trás faríamos um total de mais ou menos 19 kms, a nossa autonomia ainda dá para mais um bom par de km. Resolvemos continuar e almoçámos na margem esquerda, frente à foz da Ribeira de Fivenco, Durante o repasto e sentados na erva, vamos apreciando a paisagem que nos rodeia. A encosta em frente, contém algumas casas, umas abandonadas, outras que nos parecem ainda "habitadas" de algum modo. Um caminho mantém-se paralelo ao rio e vai descendo a encosta até Vila Velha. Um rebanho de cabras e ovelhas, pasta tranquilamente e um homenzinho racha lenha a machado.

Agora as margens são ligeiramente mais baixas predominando o mato e as estevas, que nesta altura exibem as suas lindíssimas flores brancas raiadas de uma mancha vermelho/acastanhada, onde as abelhas e os zangões pairam na sua labuta diária.

Depois de um breve almoço avançamos um pouco mais, a Barragem de Cedilho deve ter começado a largar alguma água, pois quando voltámos a embarcar, algumas das nossas pedras estavam já submersas. Na zona da foz da Ribeira de Ficalho, a embarcação começou de repente a ficar mais pesada e logo soubemos que era altura de retroceder. Embora muito tênue a ligeira corrente que se fazia sentir já fazia diferença. Era nosso objectivo tentar chegar à barragem que nos esperava a montante, mas seria arriscar um pouco, seria abusar da nossa autonomia. Mesmo assim fica a nota de que podemos continuar, mas dependendo do grau de enchimento da albufeira, podemos começar a encontrar "pedras de



aflorento" e é preciso ter alguma atenção. Nós fizémos o percurso ida e volta desde a Central Eléctrica de Velada, na extensão de + 30 km, mas se tiveres alguém que te vá buscar, com um pouco de boa vontade, podes sair ou entrar na Barragem de Cedilho, num caminho em terra batida que existe na margem esquerda, no sentido de montante para jusante. Se não quiseres fazer um percurso tão longo, ficam aqui as possíveis entradas que podes utilizar, nomeadamente, Barragem do Fratel, Central Eléctrica de Velada, Santana (Arneiro), Fratel (estação), Vila Velha de Rodão (vários sítios) e Barragem de Cedilho. Para pernoitares ou acampas e lembras-te do conselho que nos foi dado pela GNR, ou então tenta Nisa, Vila Velha ou a Albergaria da Barragem de Fratel; para refeições, os locais são mais ou menos os mesmos, não te fies muito nas localidades mais pequenas, pois podes ter surpresas, não há, por vezes. As cartas da zona são: do I.G. do Exército 1:25 000, Amieira (Nisa) 323, Nisa 324, Vila Velha de Rodão 314, Montalvão (Nisa) 315. Do I.G. e Cadastral 1: 50 000, Mação 28 A, Nisa 28B. ✕

Texto e Fotografia: João Laia

Na prática

Para qualquer praticante de actividades aquáticas, sejam elas náuticas, subaquáticas ou outras mais radicais, o conhecimento das condições meteorológicas com o máximo de antecedência possível é algo determinante para o sucesso/insucesso dessas actividades. Deste modo, como é natural vai-se desenvolvendo dentro de nós um meteorologista que com o decorrer dos anos se vai aprimorando, tornando-se cada vez mais experiente e "profissional".

Portugal possui uma costa com cerca de 900 Km vulnerável às intempéries, como tal, antes de planejar qualquer actividade é conveniente para não dizer obrigatório consultar as diversas fontes de informação desta área, na televisão, no rádio mais recentemente através da internet, todas as informações são preciosas devendo ser tidas em atenção, é de salientar que todos os Clubes Navais e Marinas da área onde irá desenvolver a sua actividade, deste modo, é essencial saber compreender e interpretar sinais como o tipo de nuvens, o vento (direcção/intensidade), a tendência barométrica, etc, são passos incontornáveis num bom planeamento deste tipo de actividades.

É extremamente importante sabermos analisar uma carta de superfície, conhecendo a sua simbologia e qual o "funcionamento" das situações meteorológicas.

Actualmente, as previsões realizadas a curto prazo (24 e 48 horas), são bastante fiáveis, com uma elevada probabilidade de acerto, já as realizadas para além das 96 horas, a situação é diferente visto as condições meteorológicas puderem facilmente alterar-se, obviamente durante os meses de Verão as condições serão mais estáveis do que no Inverno.

Para as actividades náuticas ou subaquáticas, o principal elemento meteorológico a ter em conta é o vento, determinando directamente o deslocamento mais rápido ou mais devagar das massas de ar ou a direcção e altura da vaga, mas quando nos fazemos ao mar não devemos esquecer a observação das nuvens, muito útil para prever a situação nas horas que seguem, são "dicas" preciosas, não esquecendo que os próprios comportamentos de determinados animais, como por exemplo, pássaros, peixes, etc, podem ajudar a prever alteração da situação que estava prevista.

É na primeira camada da Atmosfera, a Troposfera com cerca de 12 Km nas nossas latitudes (18 Km no Equador e 7 Km nos Pólos), que ocorrem a maioria dos fenómenos meteorológicos, na medida em que é nesta camada que existem condições que desencadeiam a ocorrência dos fenómenos, tais como, vapor de água, núcleos de condensação, turbulência, variação da temperatura, etc.

Através de uma análise cuidada a uma carta de superfície (as horas destas cartas são designadas por TMG (Tempo Médio de Greenwich), Horas Zulu, ou TUC (Tempo Universal Coordenado)), podemos prever factores meteorológicos, qual a pressão atmosférica, a direcção e velocidade do vento, estado do mar, etc, irei de seguida falar dos factores mais importantes:

Pressão atmosférica

A unidade de medida é o Hectopascal, sendo o valor ao nível do mar de 1013.25 Hpa. Isóbara é uma linha que une os pontos em que se verifica a mesma pressão.

Nas Altas pressões, o valor das isóbaras diminui do centro para a periferia e nas Baixas pressões aumenta do centro para a periferia. As isóbaras são marcadas de 5 em 5 Hpa (Centro Meteorológico de Reading) e de 4 em 4 Hpa (Centro Meteorológico de Bracknell).

No Hemisfério Norte

Numa Alta, o vento sopra no sentido dos ponteiros do relógio.

Numa Baixa, o vento sopra no sentido contrário dos ponteiros do relógio.

No Hemisfério Sul

Numa Alta, o vento sopra no sentido contrário dos ponteiros do relógio.

Numa Baixa, o vento sopra no sentido dos ponteiros do relógio.

Podemos afirmar que no Hemisfério Norte, se estivermos de costas para o vento, temos as altas pressões à direita e as baixas pressões à esquerda.

Humidade

Quando o ar é arrefecido isobaricamente, ou seja, a pressão constante, atinge-se uma temperatura para a qual esse ar fica saturado, a esta temperatura chamamos Ponto de Orvalho. A temperatura do ponto de orvalho pode ser definida como a temperatura a que tem de ser arrefecida uma amostra de ar húmido, a pres-

são constante, para se atingir a saturação. Quando essa temperatura baixa para além do ponto de orvalho, ocorre a condensação, formando nuvens.

Nuvens

Tipos de nuvens

Nuvens baixas

Estratos (St), Estratocúmulos (Sc), Cúmulos (Cu) e os Cumulonimbos (Cb), esta última nuvem poderá ter um desenvolvimento vertical que atinja as camadas superiores, sendo muitas vezes responsável por situações perigosas para quem é apanhado no meio de um temporal.

Nuvens médias

Alto-cúmulos (Ac), Altostrato (As) e Nimbostrato (Ns).

Nuvens altas

Cirro (Ci), Cirrocúmulo (Cc) e Cirrostrato (Cs).

O Nevoeiro não é mais do que uma nuvem baixa (Estrato) que se encontra junto ao solo, geralmente nas regiões costeiras, os nevoeiros são de advecção que se formam quando uma massa de ar húmido se move sobre uma superfície fria. Quando o vento se intensifica o nevoeiro dissipa-se restando uma camada de estratos baixos.

Vento

É o movimento horizontal do ar em relação à superfície do globo. Em determinadas situações meteorológicas existem fortes movimentos verticais derivados por determinadas nuvens, como por exemplo, Cumulonimbos de grande desenvolvimento vertical ou outros fenómenos como as Trovoadas.

Numa carta de superfície, quanto maior for a proximidade (aperto) entre as isóbaras, mais fortes serão os ventos.

Massas de ar

É um grande volume da atmosfera com características termodinâmicas uniformes. Cada massa de ar possui características próprias, como tal, as condições meteorológicas variam consoante a massa de ar que nos está directamente a afectar.

No Hemisfério Norte, as massas de ar são polares ou tropicais quanto à sua origem, marítimas ou continentais quanto às influências e quentes ou frias, consoante o seu comportamento termodinâmico.

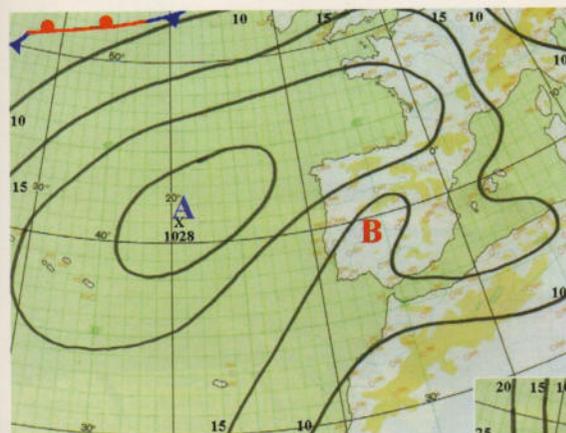


Figura 1: Situação típica de Verão

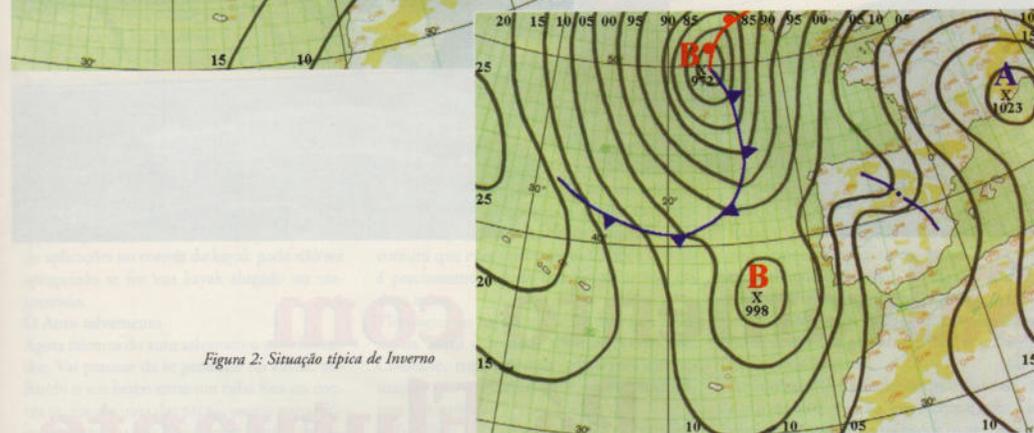


Figura 2: Situação típica de Inverno

É bastante importante conhecermos minimamente as características de cada massa de ar, tendo em vista analisarmos e prevermos de melhor modo as condições meteorológicas que se avizinham, deste modo podemos saber quais as condições antes, durante e após a sua passagem.

Quando temos duas massas de ar com características termodinâmicas diferentes, por exemplo, ar polar e ar tropical, que se aproximam mas não se misturam existindo entre elas uma superfície de descontinuidade, designamos por Superfície frontal.

Massas de ar instáveis (Massas de ar frias que se deslocam sobre superfícies quentes) provocam:

- Nuvens cumuliformes (Cúmulos (Cu) e Cumulonimbos (Cb));
 - Aguaceiros;
 - Vento moderado, soprando por vezes com rajadas fortes;
 - Visibilidade boa;
 - Possibilidade de ocorrência de trovoadas.
- Massas de ar estáveis (Massas de ar quentes que se deslocam sobre superfícies frias) provocam:
- Nuvens estratiformes e nevoeiro (Estratos (St), Estratocúmulos (Sc), Nimbostratos (Ns));

- Chuva ou chuveiro;
- Vento fraco a moderado;
- Visibilidade fraca.

Endereços Internet - Meteorologia

- <http://www.fnoc.navy.mil/>
- <http://www.meteo.fr/>
- <http://www.meteo.fr/tpsreel.html>
- <http://www.meteo.fr/tpsreel/images/satt0.gif>
- <http://www.meteo.fr/tpsreel/images/iisp.gif>
- <http://www.meteo.fr/connaître/surlameteo.html>

Figura 1 - Situação típica de Verão

Situação bastante comum durante os meses de Verão, a formação de Depressões de origem térmica no interior da Península Ibérica, geralmente sobre a região de Madrid, que origina algumas brisas (10/12 kt (nós), 18/22 km/h) e à tarde de 12/15 kt (nós), 22/28 km/h), com uma ondulação com cerca de 1 metro.

Ocorre geralmente entre Maio e Setembro, quando o Anticiclone dos Açores se estende até ao interior da Península Ibérica.

Ventos de Leste, Nordeste, por vezes fortes, provocando movimentações das águas mais superficiais, favorecendo a vinda do plâncton o que atrai os peixes, deste modo, favorece a prática da caça-submarina através de boas capturas a pouca profundidade.

Figura 2 - Situação típica de Inverno

Uma Depressão a oeste das Ilhas Britânicas com um sistema frontal associado, por vezes com outros núcleos depressionários a oeste da Península Ibérica.

Ventos de Sul, Sudoeste, passando a ser de Noroeste após a passagem do sistema frontal, por vezes com rajadas (18/20 kt (nós), 33/37 km/h).

Precipitação fraca (Chuva e Chuveiro), passando a regime de aguaceiros.

Ondas de 1,5 a 2,5 metros.

Além destas situações sinópticas típicas, existem outras que podem igualmente condicionar o desempenho do praticante de actividades náuticas ou subaquáticas, sempre que o vento sopra de Sul, Sudoeste, Oeste ou Noroeste, as águas estarão certamente sujas, contrariamente quando temos ventos de Este, Nordeste ou Sudeste, as águas geralmente são limpas.

Quando o vento é de Norte, a água tende a ser limpa, mas como os ventos deste quadrante percorrem uma grande extensão de água até chegar ao nosso país, provoca alguma corrente levantando alguma suspensão, tornando a água turva e com tons esverdeados. ☹

Texto e Ilustração: Luís Fernandes



Salvamento com Pá Flutuante

Recentemente, em Chicago, tive oportunidade de falar com um canoísta de mar que me descreveu um incidente no Cabo do Medo, na Carolina do Norte. Garrett mostrou-me algumas fotografias e com orgulho descreveu-me como tinha pagaiado para dentro e para fora da rebentação das ondas e marcado o tempo entre cada onda. Tudo lhe correu bem até ao momento em que tentou dirigir-se para terra, uma onda desequilibró-o, também não consegui rolar com o kayak de aluguer que estava a utilizar. "Icei o meu flutuador e coloquei a pagaia por debaixo dos adesivos atrás do poço, mas de cada vez que uma onda vinha de encontro a mim, a pagaia fecha-se sobre o kayak tal como uma tesaoura e vira-me de novo. Depois de três tentativas sem qualquer sucesso, compreendi que esta solução não iria resultar". Neste momento decidi que estava a perder tempo ao tentar subir para o kayak e que seria preferível tentar nadar para a margem. A sua experiência fez-me pensar nos auto-salvamentos, na dependência de muitos canoístas do equipamento mais do que das suas habilidades para pagaia e na sua capacidade de auto-salvamento mais do que de salvamento em grupo. Também constato que

muitos canoístas transportam um flutuador insuflável no convés juntamente com uma bomba de estribo para retirar a água. Mas pergunto-me quantos deles já praticaram este tipo de salvamento naquelas águas onde pode surgir a necessidade de o fazer? Quantos, tal como Garrett, pensam que o auto salvamento não é possível em águas mais bravas?

O que é uma pá flutuante?

O flutuador é um acessório que se aplica na pá da pagaia de forma a permitir uma aparelhagem exterior, proporcionando maior estabilidade quando se reentra. Muitos canoístas nos transportam-nas no convés. Observei o que diferentes canoístas usavam. A pá flutuante mais comum é constituída por uma bolsa insuflável que se puxa para cima da lâmina da pá. É na realidade um envelope duplo que se pode arrumar muito apertado na lâmina da pá e que acciona quando é inflado. Um tubo curto para encher oralmente é aplicado juntamente com um mecanismo que fecha o tubo, ou virando-o ou puxando-o conforme o sistema. O saco propriamente dito é à prova de água e em nylon ou vinil. O nylon é mais durável e também mais caro. Também aplicados nestes flutuadores, estão ilhoses que permitem agarrá-

los à pagaia ou ao convés. Alguns já têm os fios de nylon colocados para o efeito. Flutuadores com duas câmaras de ar são melhores do que só com um. O primeiro flutuador que comprei para experimentar, há já alguns anos, rasgou um dia, quando estava a tentar colocar a pá dentro do "envelope", e como só tinha uma câmara de ar, ficou sem qualquer utilidade. Outra escolha bastante popular, é o flutuador feito de espuma mini-célula. A maior parte dos flutuadores de espuma que vi eram de fabrico caseiro. São mais volumosos para transportar e arrumar, mas ao contrário dos flutuadores insufláveis, não rasgam. E como não requerem enchimento, são mais rápidos de accionar. Podem ser mesmo usados para virar o kayak sem haver necessidade de retirar a água.

Alguns fabricantes fornecem flutuadores, em espuma ou insufláveis e que têm a função dupla de encosto dos assentos.

Escolher o flutuador e prepará-lo para uso.

É necessário ter em consideração o tamanho e a forma da lâmina da pagaia quando se adquire um flutuador.

A lâmina deverá caber na bolsa que é fornecida, e algumas das bolsas que testei são muito estreitas para lâminas mais largas - assim como,

o flutuador têm que ficar bem preso quando está a uso. Verifique se o flutuador cabe na lâmina da pá e encha-o (se necessário). O flutuador tem que ficar bem seguro à lâmina. É fundamental que o flutuador seja apertado através de uma correia à volta da garganta da lâmina. De outra forma será facilmente arrancado nas ondas, modifique o flutuador se for necessário com um cabo curto e um sistema de largada rápida. Quando estiver a pagaia, coloque o flutuador algures no kayak de forma a que seja fácil de acesso. Os elásticos no convés só por si não são adequados em condições de surf a não ser que o flutuador tenha um travão adicional. Arrumá-lo atrás do banco, é uma boa solução desde que o flutuador esteja bem apertado. Quando precisar de o usar já estará concertada fora do kayak, assim o acesso será fácil. Pode estar convencido de que tira a cruzar o kayak na parte de trás do convés ou adesivos para segurar a pagaia em posição durante o auto-salvamento são uma boa ideia, nas se escolher os adesivos não esqueça o que aconteceu ao Garrett: a ligação entre a pagaia e o kayak pode não ser assim tão boa quanto o necessário em águas mais bravas. Assim como, qualquer dispositivo de salvamento que necessita de aplicações no convés do kayak pode não ser apropriado se for um kayak alugado ou emprestado.

O Auto salvamento

Agora falemos do auto salvamento com flutuador. Vai precisar de se pendurar no kayak, enfiando o seu braço entre um cabo fixo no convés ou içando uma das pernas para o poço. Primeiro segure o seu flutuador à lâmina da pagaia. Insufle pelo menos um dos sacos de ar e certifique-se de que a válvula está fechada. A fase mais incómoda do auto-salvamento em águas bravas será aplicar o flutuador à lâmina da pá da pagaia.

Os flutuadores insufláveis mostram uma tendência para se juntarem quando estão molhados, tornando difícil colocar a lâmina dentro, isto combinado com o movimento da água pode provocar a perda de algum tempo, nesta fase. Coloque o cabo da pagaia cruzando o convés da rectaguarda imediatamente atrás do poço, de forma a que o fim da pagaia com o flutuador passe por si até à água em ângulo recto com a amurada. Deve estar na água atrás da pagaia. Isto resulta bastante bem com um kayak de fundo chato mas é menos seguro se o kayak for curvo. Alguns canoístas com quem falei gostam de ter correias no convés da rectaguarda para manterem a pagaia em posição, fazendo assim uma aparelhagem exterior com o flutuador da pagaia, mas outros preferem apertar a pagaia contra a parte de trás do poço, o que facilita o retirar a pagaia depois de reentrar. Lance as suas pernas para a superfície e deslize com a cara voltada para baixo atravessando o convés de estibordo, puxando o kayak para debaixo do peito. Rapidamente agarre com os pés a pagaia para que parte do seu peso seja suportado pelo flutuador. Mantenha-se com a face para baixo no

convés da rectaguarda e com a cabeça dirigida para a popa, remova um pé de cada vez, da pá para o poço. Nesta fase deverá ainda manter a pagaia junto ao convés agarrando na braçola do poço e no cabo da pagaia. Parte do seu peso deverá ser mantido para o lado do kayak onde está o flutuador. A mão que está do outro lado deve passar para o lado do flutuador enquanto que a outra mão passa para trás das costas e agarra a pagaia que está de fora. Mantenha algum do seu peso no lado da pagaia que tem o flutuador e gire na sua direcção para o assento. O flutuador continua dentro de água de forma a manter a estabilidade, levando a outra pá acima da cabeça e coloque a pagaia no seu colo. Agora faça força na pagaia contra o poço para manter a estabilidade enquanto retira a água que está dentro do kayak. A maneira mais simples talvez, seja usar um dos cotovelos, para fazer girar o cabo da pagaia por debaixo da parte dianteira do seu dispositivo de pá flutuante.

Embora uma bomba de água que pode ser operada utilizando os pés, deixando as mãos livres, e a bomba montada no convés também permita uma mão livre para ajudar ao equilíbrio do kayak juntamente com a pagaia, a mais comum que encontramos nos Estados Unidos é precisamente aquela que requer o uso das duas mãos.

Tirar água do kayak, em águas bravas é totalmente inútil se o saíote não estiver colocado. Colocá-lo, requer as duas mãos para que, situações que originaram o 1º viranço, não voltem a acontecer.

A fase final consiste em remover e arrumar o flutuador, fase difícil que implica, em águas bravas, pagaia e manejar o flutuador em simultâneo.

Um salvamento alternativo, e que resulta bem com um poço largo, é deslizar ao longo do convés da rectaguarda, como na situação anterior, mas girar com a cara para baixo e a cabeça para a popa, colar-se ao convés com as pernas abertas na água para os dois lados do kayak.

Estenda a pagaia como suporte, deixe-se cair no assento e coloque as pernas, uma de cada vez. Pode utilizar o mesmo método com um poço mais pequeno mas a operação torna-se muito mais difícil porque terá que se sentar na parte de trás do convés e numa posição muito instável de forma a poder colocar os dois pés no poço. Vire a pá com o flutuador para criar estabilidade pressionando-a contra ambos os lados do poço e colocando algum peso do seu corpo do lado do flutuador, para maior equilíbrio. É provável que tenha que segurar o cabo da pagaia no gancho de um dos cotovelos e bracear, possibilita assim que a outra mão fique livre para ajudar a reentrar no kayak.

O que fazer em condições ainda mais duras

Entre no kayak a favor do vento. Atrelar-se ao kayak ajuda-o a manter as pernas mais altas. Se tentar reentrar contra o vento as pernas ficam debaixo do casco do kayak que virá contra si.

Assim que entrar no kayak vai precisar de continuar a bracear a favor do vento, contra a rebentação para maior segurança. Faça os movimentos com destreza mas suavemente. Quanto menos ondas lhe baterem enquanto está a tentar entrar no poço, mais serão as hipóteses de sucesso.

Alguns canoístas são adeptos de encher com água parte do flutuador para que este não levante vôo, com facilidade, quando o kayak balançar nas ondas e o atire para o lado do kayak que não tem o suporte do flutuador. Em viagens, o flutuador poderá ter assim dupla função de transporte de água potável. Não fica tão compacto para se arrumar mas o acréscimo de peso certamente ajuda à estabilidade, em águas bravas. Recentemente preparei uma sessão de auto-salvamento com um grupo de competentes canoístas, em águas calmas. Estes canoístas que escolheram uma reentrada e rolar estavam no seu lugar em 15 segundos, nesse momento e nenhum usava flutuador, acabavam com a colocação do flutuador na pá. Os mais rápidos auto-salvamentos, nesta sessão, duraram cerca de 2 minutos (em águas calmas), e não incluíram arrumação do flutuador, tirar a água do kayak e colocar o saíote. Os mesmos canoístas assistiram a salvamentos em menos de 1 minuto, incluindo tirar a água do kayak e colocar o saíote. O salvamento com pá flutuante, mesmo quando resulta, mantém o canoísta dentro de água por um período de tempo maior que outros métodos.

Resumindo: O flutuador na pá é útil para ajudar o canoísta sózinho, que se vira e falha o endireitar de novo, mas na maior parte das situações em que tal pode acontecer a pergunta que deve ser feita é: Deverá o canoísta ir sózinho? Quando saímos com outros canoístas, o salvamento com pá flutuante é um fraco substituto do salvamento assistido. Se acredita que o salvamento com pá flutuante, pode salvar a sua vida quando saí sózinho, é tolice sair em condições nas quais o canoísta não tem 100% confiança nas suas capacidades de auto-salvamento.

Pratique o seu auto-salvamento com regularidade e verifique sempre se o seu flutuador está nas devidas condições, antes de sair.

Os únicos canoístas que encontrei e que me puderam demonstrar um rápido e efectivo auto-salvamento, foram aqueles que mais o praticaram.

A principal limitação deste tipo de auto-salvamento é a sua própria capacidade. O que uma pessoa pode fazer com uma pá flutuante, para outra pode ser impossível. Cada um tem os seus próprios limites.

Garrett excedeu os seus no Cabo do Medo.

Nota: O que é para mim o método mais efectivo de auto-salvamento?

O meu voto vai para reentrar e rolar, como apoio da esquiagem e não como substituto desta. ✎

Texto: N. Foster

Adaptação: Vasco de Melo Gonçalves



Observação de Animais

A observação de animais exige, quase sempre, a utilização de binóculos. Este acessório permite obter um maior realismo e qualidade de imagem. Mas, antes da escolha de qual o binóculo a utilizar, deveremos ter em consideração diversos factores que irão facilitar a nossa observação. Deste modo, é essencial sabermos se a nossa observação será realizada de terra e a uma certa distância ou, se realizada no mar e a uma curta distância. Na utilização em terra, normalmente os binóculos são mais potentes e com o ângulo de visão mais aberto, o seu peso é superior, enquanto que na utilização no mar já teremos que nos preocupar com o ângulo porque o barco ao movimentar-se ou mesmo, o balanço originado pela ondulação provocam um cansaço suplementar devido ao "desaparecimento" constante do animal observado. Teremos de ter ainda, a preocupação com a estanqueidade do binóculo quando o observador se encontra na água.

Na escolha de um binóculo deveremos ter em conta diversos parâmetros como: Ampliação; Diâmetro da Lente; Ângulo de Visão / Campo de Visão; Tamanho da Pupila; Claridade Relativa; Relevo do Olho; Protecção da Lente e do Prisma. Ampliação - Com binóculos 10x, a imagem que vemos é ampliada dez vezes. Se estivermos a observar um animal a 500 metros de distância, parece-nos que ele está somente a 50 metros. Diâmetro da Lente - O tamanho da objectiva é dado em milímetros e, é uma medida importante dos binóculos. Além da largura da lente geralmente proporcionar maior luminosidade e melhor imagem, também contribui para o tamanho e peso do binóculo. Ângulo de Visão - O ângulo de visão é medido em graus e diz-nos qual a largura da área que se vai alcançar com os binóculos. Tamanho da Pupila - O tamanho da pupila depende da dimensão da imagem que aparece

na ocular. Quanto maior a imagem maior a possibilidade de ver em situações de pouca luz. Dividindo o diâmetro da lente pela sua ampliação determinamos o tamanho da pupila em milímetros. Um tamanho de pupila ente 2 ou 3 mm é suficiente para ver em situações de muita luminosidade mas, em situações de pouca luz, terá que utilizar binóculos que possibilitem um tamanho da pupila entre 5 e 7 mm. *Bibliografia: Terminologia dos Binóculos, da Olympus.*

- Espécies Ameaçadas de Fauna de Vertebrados (Aves do Continente)
- Estatuto:
 - Em Perigo
 - Vulnerável
 - Raro
 - Indeterminado
 - Insuficientemente Conhecido



Saco-cama (Múmia)
Forro interior em 100% de algodão e exterior em nylon Taffeta.
Enchimento em fibra de lã 380 g/m²;
Temperatura: -5;
Dimensão: 230x80/55 cm
Preço: 9.900\$00





Bota Bestard Cervino
Forrada a Gore-Tex e sola Vibram.
Disponível do nº 38 ao 45
Preço: 33.800\$00



Alicate Multi Uso
Em aço inox, com 14 funções e uma bolsa em nylon.
Preço: 4.900\$00



Bússola de Mapas
Preço: 2.100\$00



Calças Desmontáveis
Com reforço traseiro e múltiplos bolsos disponível dos nº 36 e 52.
Cor: lavado preto e verde.
Preço: 6.600\$00



Colete Ranger
Cores bege e cru, tamanhos S a XXL
Preço: 7.400\$00



Camisola de Montanha
Cores Azul e verde.
Preço: 5.500\$00

VENTISCA
Rua Câmara Pestana, Edifício Sintra, Loja 8 • (Junto ao Carlos Manuel) • 2710 SINTRA • Tel./Fax: (01) 924 2992

* Peça já o seu Catálogo *

INUIK

Carga Máxima: 125 Kg
Comprimento: 550 cm
Boca: 50 cm

VOYAGER SEA II

Carga Máxima: 300 Kg
Comprimento: 670cm
Boca: 63 cm

NELO

Carga Máxima: 200 Kg
Comprimento: 520 cm
Boca: 75 cm

BERLÉNÇAS

Carga Máxima: 280 Kg
Comprimento: 645 cm
Boca: 70 cm

VAZORES

Carga Máxima: 135 Kg
Comprimento: 490 cm
Boca: 58 cm

AMTANNAVILS

Carga Máxima: 135 Kg
Comprimento: 509 cm
Boca: 58 cm

M.A.R. KAYAKS, LDA. - Trav. da Arribela, Pavilhão 5 • Mosteiró • 4480 VILA DO CONDE - Tel: (02) 928 09 24 / 927 26 08 • Fax (02) 927 27 09

Revistas Atrasadas



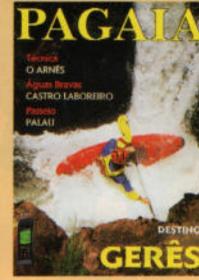
Ref: 01



Ref: 02



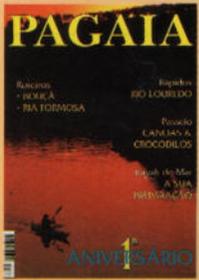
Ref: 03



Ref: 04



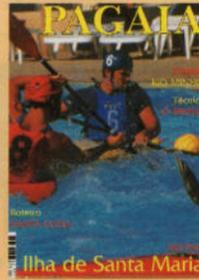
Ref: 05



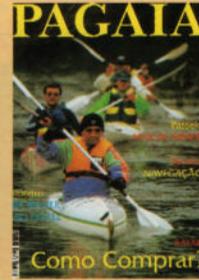
Ref: 06



Ref: 07



Ref: 08



Ref: 09



Ref: 10

Números anteriores: 580\$00 (cada exemplar)
(Inclui despesas de envio)

Não se fazem envios à cobrança

Cupão de Encomenda			
Referência	Quantidade	P. Unitário	Valor
Soma da sua Encomenda			
Gastos de Envio			
TOTAL			
Nome: _____			
Morada: _____			
C. Postal: _____		Localidade: _____	
Telefone: _____		Forma de Pagamento: _____	
Recorte ou fotocopie e envie para: Lobo do Mar Sociedade Editorial, Lda. • Apartado 40 • 2780 OEIRAS			



Winnipeg
Comprimento: 5,95 m
Largura: 0,66 m
Peso: +/- 28 Kg



Kitiwec
Comprimento: 5,37 m
Largura: 0,56 m
Peso: 20 Kg
Carga Total: 125 Kg

Kayaks e Canoas em poliatileno DAG

Fábrica: Estrada de Coimbra, Lote C e D
3080 FIGUEIRA DA FOZ
Tel./Fax: (033) 26969

NAVEGADOR DOS MARES

O poder da navegação exacta e segura está no GPS 45.

GARMIN®
"Leader" mundial em GPS

Um compacto instrumento de navegação simples de operar, mas de altas "performances". Navegação aérea, terrestre e marítima.

GPS 45

Representante exclusivo para Portugal

Sicom
Sistemas de Comunicações, Lda.

Av. 24 de Julho, 132 • 1350 LISBOA • Tel.: (01) 395 64 30 • Fax: (01) 395 65 69

The people in earth are equipped to see what you are about to see.

Mountain Equipment

TERACOM
Comércio de Reparação e Exportação, Lda.
Rua de Espinho, 33A • Monte Estoril • 2765 ESTORIL
Tel.: (01) 2629 929 • Fax: (01) 466 06 19

SIPRE

... porque a Qualidade tem Nome



BIG SEA II - 215.700\$00



MURANO - 122.600\$00



GUADIANA - 138.600\$00



EXPLORER - 83.000\$00



CADENCE - 74.500\$00

LAZER

EXPEDIÇÕES

COMPETIÇÃO

RECREIO

AVENTURA

ACESSÓRIOS



OCEANO - 172.000\$00



GULLIN - 110.000\$00

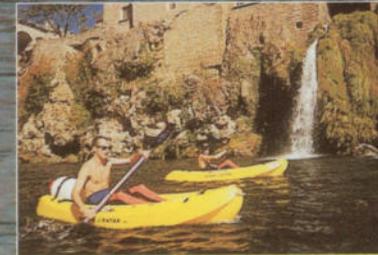


Agente Oficial

ROTOMOD



TRIAK - 375.000\$00



FRENZY - 105.000\$00



OCEAN K2 - 135.000\$00



TARAMAKA - 95.000\$00