

PAGAIA

Passeio
MAR DE MINDE

Técnica
NAVEGAÇÃO

Roteiro
DE BELVER
AO FRATEL

KAYAKS

Como Comprar?



Promoção
(Stock limitado)



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)
No valor de 3.450\$00 / Europa (6 números)
À ordem de: Lobo do Mar, Lda.
☐ Autorizo débito no Cartão ☐ VISA ☐ MASTER/EUROCARD




Validade

Nº

Assinatura _____ Nº Contribuinte _____

☐ Vale CTT Nº _____

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

Este Cupão de Assinatura anula todos os anteriores



Fotografía:
Luis Quintana

Editorial

Rumo à Nauticampo

Tem início já no próximo dia 28 de Fevereiro mais uma edição da Nauticampo. Apesar das críticas habituais, este certame continua a ser uma referência no panorama náutico nacional e um ponto de encontro de todos aqueles que têm pelo mar um gosto especial.

Este ano e na área da Canoagem iremos ter uma presença mais substancial de fabricantes e importadores de kayaks e equipamento. Este aumento, deve-se a um crescimento sustentado da modalidade na sua vertente de lazer, crescimento este provocado pelo o esforço de pessoas individuais ou inseridas em pequenas empresas que teimam em continuar a divulgar os nossos rios e as belezas das suas margens. A revista Pagaia, irá ter um stand na Nauticampo para, desta forma, ajudar na divulgação da modalidade e estreitar o relacionamento com os seus leitores. Esperamos pela vossa visita. Gostaria ainda de falar em duas modificações que inse-



Conosciamo lo Stato 1 sin

ri na nossa revista. Criei um pequeno espaço de debate, tipo Correio do Leitor e, ainda, um mercado de usados. Estas iniciativas resultam dos inúmeros pedidos realizados pelos nossos leitores e espero que venham a ser úteis.

Como já devem ter visto a Revista Pagaia sofreu um aumento de preço de capa. Esta alteração deveu-se ao aumento dos custos da produção industrial. Apesar deste aumento espero continuar a merecer a Vossa confiança e fidelidade. ✱

Bom ano de 1998 e boas pagaiadas.

Vanessa heliconiata

PAGAIA

<http://www.pagaia.pt>

Propriedade
LOBO DO MAR Sociedade Editorial, Lda.

Empresa Jornalística Nº 220348

Contribuinte N° 503 341 134 • Capital

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, Tuareg Kayak Clube, Luís Quinta, João Ogando e Rui Calado

Revisão de Textos: Luísa Mendes

Departamento Gráfico: Miguel Pereira Gonçalves

Correspondência: PAGALA • Apartado 40 • 2780 OEIRAS

Redacção, Serviços Comerciais e Departamento Gráfico:
Alameda do Alto da Barra, 28 - 1.º F
2780 OEIRAS

Tel. (01) 441 41 12

Fax. (01) 4434569

E-mail: lobo.do.mar@mail.telepac.pt

Tiragem: 6 000 Exemplares
Periodicidade: Bimestral

Seleção de cor, Fotolito, Montagem e Impressão:
Sogapal, 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
 Registrado na Secretaria-Geral do Ministério
 da Justiça sob o Nº 120111

Sumário

10 REPORTAGEM

13 TÉCNICA

18 TÉCNICA

20 ROTEIRO

Correio



Este espaço pretende ser um local de diálogo com os nossos leitores. Uma revista não se deve fechar a quem a compra e lê.

Estaremos ao vosso dispor para tirar dúvidas, ouvir as vossas críticas e atender os vossos conselhos. As cartas para esta secção devem ser remetidas para Pagaia - Apartado 40 - 2780 Oeiras, ou para o Fax (01) 443 45 69.

Pode também usar o E-mail: lobo.do.mar@mail.telepac.pt

A Pagaia reserva-se o direito de seleccionar e aproveitar os trechos mais importantes.

"Caros amigos

...Nunca andei de kayak, mas gostava de começar a fazer águas bravas.

O que posso fazer?...

Pedro Correia da Silva/Lisboa"

Caro Pedro

Antes de mais tens de fazer um curso de iniciação à canoagem ou "cravar" alguém que te ensine a dar as primeiras pagaiadas em águas calmas.

Comparando, se fosses aprender a fazer BTT de certeza que aprendias primeiro a andar de bicicleta antes de te meteres a fazer descidas muito radicais.

Depois de saberes as técnicas básicas da canoagem, como andares a direito e curvar, então estás preparado para um curso de iniciação às águas bravas. Aconselho-te a não comprares logo todo o material pois podes desmotivar e ficares com um belo investimento empata-do em casa. Os cursos de águas bravas incluem quase todo o equipamento ou permitem-te alugá-lo.

O que tu vais aprender num curso vão ser as manobras realmente necessárias para começares a dar os primeiros passos neste desporto: entrar e sair do kayak, o equilíbrio, os apoios, entrar e sair de contracorrentes, travessias de corrente, leitura de rio, etc. etc. Depois é altura de gastares algum dinheiro (entre 150 a 200 contos se for tudo material novo, ou um pouco menos se for em 2ª mão), e um pouco do teu tempo a treinares as coisas que aprendeste. Convém começares por um kayak de plástico estável e comprido, e arranjar-lhes companhia para fazeres uns rios pouco mexidos.

Por enquanto não há ainda nenhum manual de canoagem decente editado em Portugal, o que te obriga a mandares vir um do estrangeiro, se queres uma fonte de informações para evoluires. Mas o ideal será juntares-te a um grupo que tenha mais ou menos o mesmo nível do que tu e fizeres o máximo de descidas possíveis. Porque é realmente a navegar que se aprende. E antes de estares pronto para fazeres aquelas coisas que ficam bem nas fotografias ainda tens muito que trabalhar...

Cursos de Águas Bravas:

- Rafi'A'Ka Tel.: 01 - 457 78 29 - fim-de-semana cerca de 20.000\$00 (também importa livros de canoagem);
- INATEL Tel.: 01 - 885 22 75 - fim-de-semana cerca de 15.000\$00;
- Aventura e Lazer Tel.: 01 - 444 24 35 - fim-de-semana cerca de 20.000\$00.

NOTICIÁRIO

AVENTURA

Melgaço Radical

A Associação Melgaço Radical, constituiu-se com a finalidade de explorar as potencialidades do Concelho de Melgaço no que respeita à prática do desporto de aventura, lazer, gastronomia e outros.

Esta Associação tem desenvolvido as suas actividades em diversos locais, no rio Minho (em águas mais agitadas e numa extensão de 18 Km) com descidas em Rafting e Canoagem. Canyoning nos rios Laboreiro, Mouro e Trancoso e, ainda rappel, slide, caminhadas em trilhos de montanha e roteiros patrimoniais.

Para quem estiver interessado em participar nos programas propostos por esta Associação deverá contactar a Melgaço Radical através dos seguintes números: 01-3463056 (3ª e 4ª Feira); 051-42429 Fax: 051-42429 (a/c do Prof. Luís do Vale).



SALÕES

Boot Düsseldorf

De 17 a 25 de Janeiro decorre a maior Feira Náutica do mundo. A Boot Düsseldorf alberga 1 600 expositores, distribuídos por 15 pavilhões e numa área total de 190 000 m².

Este ano o parceiro da Boot é Portugal através da EXPO'98. No pavilhão 4, a última exposição mundial deste milénio tentará cativar o importante mercado alemão a visitar o nosso país de 22 de Maio a 30 de Setembro, período em que decorre a EXPO'98. Para mais informações poderá contactar o representante da Feira em Portugal:

Rosa Maria Walter / Walter & Cia., Lda.

Largo Andaluz, 15 - 3º Dr. - 4 / 1050 Lisboa

Tel. 01-355 6254; Fax: 01-353 9311; E-mail: walter@ip.pt



1998

Escola de Rafting Atlântico

A Escola de Rafting Atlântico já apresentou o seu calendário para o primeiro trimestre do ano de 1998. Para além das já tradicionais descidas do rio Minho apresenta algumas novidades no que respeita a destinos:

- 14 e 28 de Fevereiro / Descida de Rafting no rio Minho;
- 21 de Fevereiro / Rafting no rio Minho, rappel e descoberta de aldeias típicas;
- 7 e 14 de Março / Descida de Rafting no rio Minho;
- 14 e 15 de Março / Rafting no rio Tâmega, rappel e canoagem;
- 21 de Março / Descida de Rafting no rio Minho;
- 21 e 22 de Março / Rafting no rio Tâmega, rappel e canoagem;
- 28 e 29 de Março / Rafting no rio Minho, slide e paintball.

RAFT'A'KA

Volta à Europa em Rafting

Preparam-se aficionados do Rafting. Em Junho o Rafi'A'Ka está a preparar uma aventura por essa Europa fora para descer em Rafting alguns dos rios mais famosos e bonitos do nosso Continente. Pirinéus, Alpes Franceses, Alpes Italianos e Eslovénia estão no itinerário. Vão ser 15 dias a viver as emoções das águas bravas em lugares simplesmente espetaculares. Há lugares para apenas 18 heróis, que andarão juntos num Mini-Bus com material de campismo, equipamento, cozinheiro de serviço e, claro, guias experientes e muito divertidos que não se farão rogados a organizarem outras actividades que não têm propriamente a ver com rios...

Lá que a coisa promete, promete. Quanto ao preço, por enquanto nada é certo, mas digamos que ficará sempre mais barato do que levar o seu automóvel e ficar em Hotéis.



AMIGOS DO MAR

Descida do Rio Lima

Sete canoistas da Associação "Amigos do Mar" estiveram cerca de 30 horas em contacto íntimo com o rio Lima, com as suas margens e os seus recursos naturais. Tratou-se da primeira descida deste rio em autonomia.

Para esta Associação este tipo de actividades são de extrema importância para a divulgação e preservação dos recursos naturais bem como um excelente veículo do conhecimento dos ecossistemas fluviais e da biodiversidade das suas margens.

Estas iniciativas dos "Amigos do Mar" estão abertas a todos aqueles que têm um gosto muito especial pela Natureza e, para se inteirar das saídas organizadas poderá fazê-lo através do número de telefone 053-827427 ou escrever para o Apartado 533 / 4901 Viana do Castelo Codex.

CASTRO D'AIRE

II Encontro de Rodeo e Águas Bravas

Aficionados das cambalhotas em kayak, preparem-se.

Está aí o II Encontro (10, 11 e 12 de Abril) no nosso País, de uma das mais espetaculares modalidades da canoagem - o Rodeo.

Este ano são três dias (contando com um feriado) e realiza-se, uma vez mais, no



rio Paiva, na região de Castro D'Aire. Vai haver tempo para um dia de actividade surpresa (6ª feira), sábado será o dia dos pop-ups, chandelers, enders, helicópteros, 180's, 360's, cartwheels, e todas as outras espectaculares manobras que souberem fazer com kayak, uma pagaia e muito, muito jeitinho....

Domingo, como no ano passado, é a vez da prova "Slalomante" do famoso e excitante "Sex-Up" (por alguma razão terá este nome).

No meio de tanta animação ainda haverá tempo para uma bela jantarada (o ano passado foram quase 100 pessoas), e muitos outros momentos de alegre convívio.

O melhor será começarem já a treinar (tanto para as provas como para as festas) com bastante dedicação, porque Abril, parecendo que não, já está muito perto. Assim haja água... e sol para ficarem mais bonitas as fotografias.

Contactos: Henrique - (01) 275 09 16 • Paulo Matos - 0931 693311

VENEZA

Portugueses em Itália

O Clube Infante D. Henrique, em colaboração com a Sipre, está a organizar a participação de uma equipa nacional na 24ª. Edição da Vogalonga que terá lugar a 17 de Maio, em Veneza na Itália.

Esta clássica que teve a sua primeira edição a 11 de Novembro de 1974, destina-se a todos os tipos de barcos a remos, sem limite de peso e número de remadores. Só para ficarmos com uma noção da dimensão desta concentração, inscreveram-se, em 1997, 1071 barcos num total de 3507 participantes.

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



Radiotelefone SR-214

A Maxon acaba de lançar o modelo SR-214 da sua gama de radiotelefones. Trata-se de um aparelho muito simples, robusto e que tem como principal novidade a de não necessitar de qualquer tipo de licenciamento para a sua operação.

Como principais especificações técnicas temos:

Frequência: 433.075 - 434.750 Mhz;
Espaçamento: 25 kHz;
Potência RF: 10 mW P.A.R. máx.;
Alcance: até 2 Km;
Canais: 69;
Tom Protecção: CTCSS;
Alimentação: 4 X pilhas alcalinas tipo AA;
Dimensões: 124 mm X 45 mm X 32 mm;
Peso: 215 grs.
(incluindo as baterias);
Preço: 27 500\$00 (S/Iva).

Para mais informações poderá contactar o importador (NAUCOM) através do telefone número 01-3973732.

SALÕES NÁUTICOS
Calendário

- São Francisco / 16 a 25 de Janeiro;
- Dusseldorf / 17 a 25 de Janeiro;
- Toronto / 17 a 25 de Janeiro;
- Gotemburgo / 30 de Janeiro a 8 de Fevereiro;
- Vancouver / 4 a 8 de Fevereiro;
- Atlantic City / 4 a 8 de Fevereiro;
- Helsinquia / 6 a 15 de Fevereiro;
- Istambul / 6 a 15 de Fevereiro;
- Los Angeles / 7 a 15 de Fevereiro;
- Montreal / 7 a 15 de Fevereiro;
- Tóquio / 11 a 15 de Fevereiro;
- Miami / 12 a 18 de Fevereiro;
- Zurique / 14 a 22 de Fevereiro;
- Lisboa Nauticampo / 28 de Fevereiro a 8 de Março.

CALENDÁRIO 1998

ICF WORLD/Competição

- Abril 17-19
International Regatta / Flatwater World Cup 1
Curitiba (BRA)
- Maio 15-17
International Regatta / Flatwater World Cup 2
Poznan (POL)
- Maio 19-24
Wildwater Racing World / Championships for Seniors
Garmisch-Partenkirchen (GER)
- Junho 05-07
"Copenhagen Olympic Open 98" / Flatwater World Cup 3
Bagsvaerd (DEN)
- Junho 12-14
Slalom World Cup 1
Liptovsky-Mikulas (SVK)
- Junho 13-14
Marathon World Cup 1
Tynn / Vlatovou (CZE)
- Junho 19-21
Slalom World Cup 2
Tacen (SLO)
- Junho 20-21
Wildwater World Cup 1-2
Mezzana Caldes (ITA)
- Junho 26-28
XVII International Regatta / Flatwater World Cup 4
Duisburg (GER)
- Junho 28
Slalom World Cup 3
Augsburg (GER)
- Julho 4-5
Wildwater World Cup Final
Mouthal (SUI)
- Julho 10-12
Wildwater Racing / World Championships for Juniors
Lofer (AUT)
- Julho 13-19
Slalom Racing / World Championships for Juniors
Lofer (AUT)
- Julho 24-26
2nd European Flatwater / Championships for Juniors
Nykoping(SWE)
- Julho 26-31
Europa Cup, Canoe Sailing / Open National Regatta
Waymouth (GBR)
- Julho 30-Agosto 02
1st University World Championships / Canoe Racing
Zagreb(CRO)
- Julho 31-Agosto 02
Slalom World Cup 4
Wausau (USA)
- Agosto 01-02
Marathon World Cup II/ Nombananas
Bordeaux (FRA)
- Agosto 21-23
1st European Slalom / Championships for Seniors
Roudnice (CZE)
- Setembro
Canoe Polo / World Championships
Portugal
- Setembro 3-6
29th Flatwater Racing / World Championships for Seniors
Szeged (HUN)
- Setembro 03-06
1st World University Wildwater / World Championships for Seniors
Metz (FRA)
- Setembro 8-9
Congress
Budapest (HUN)
- Setembro 11-13
Slalom World Cup Finals
La Seu d'Urgell (ESP)
- Setembro 26-27
Marathon Racing / World Championships
Pietermaritzburg (RSA)

SIDPRE

... porque a Qualidade tem Nome

LAZER

EXPEDIÇÕES

COMPETIÇÃO

RECREIO

AVENTURA

ACESSÓRIOS



BIG SEA II - 215.700\$00



MURANO - 122.600\$00



GUADIANA - 138.600\$00



EXPLORER - 83.000\$00



CADENCE - 74.500\$00



TRIAK - 375.000\$00



OCEAN K2 - 135.000\$00



OCEANO - 172.000\$00



GUILLIN - 110.000\$00



Agente Oficial ROTOMOD



FRENZY - 105.000\$00



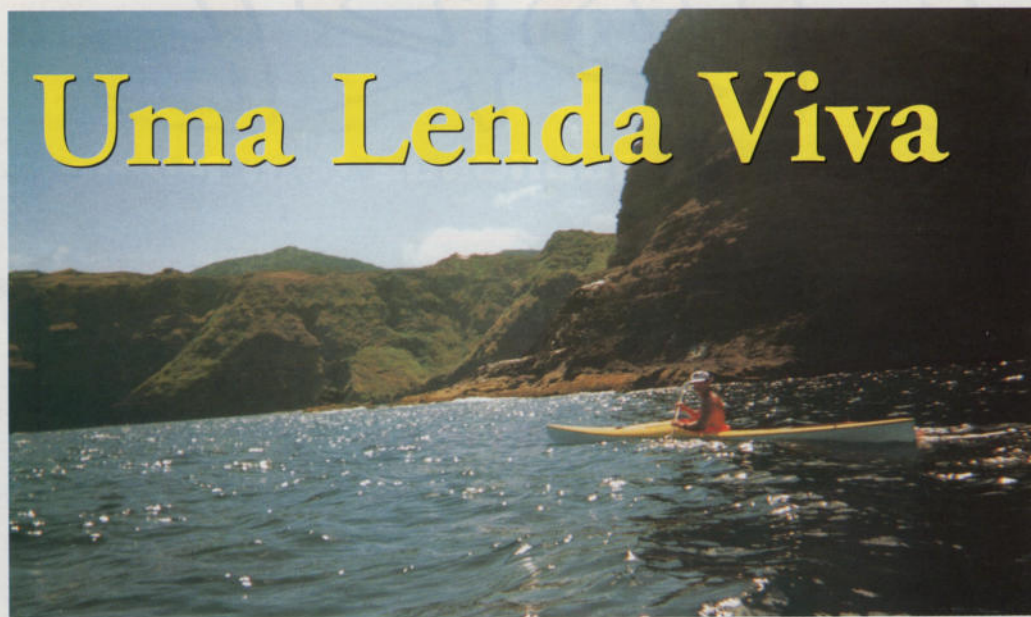
TARAMAKA - 95.000\$00

Newwwwweb



...as nossas ideias,
...os seus produtos,
...os seus clientes,
e a Internet!

Contacte-nos: Tel/Fax - 039 704 123 - www.newwwwweb.pt.eu.org - e-mail: newwwwweb@mail.nexus.pt



Não é todos os dias que se tem a oportunidade de falar de uma lenda, especialmente quando ela ainda é viva. Como temos o costume de homenagear as pessoas depois de mortas, com toda a pompa e circunstância, eu vou quebrar esse hábito e em vez de correr o risco de dizer, como é costume: - Ele era um grande canoísta! Eu digo: Ele é um grande canoísta e uma Lenda Viva, bem viva.

Mas o que é isso, de ser uma Lenda Viva? Na minha modesta opinião, é alguém que colocou a sua farsa de objectivos a concretizar, muitos furos acima do que nós habitualmente estamos acostumados a fazer e a constatar nos outros. É alguém que sabendo e conhecendo as suas capacidades físicas e mentais, e que normalmente são fora do comum, empreende autênticas aventuras onde impera, não o senso comum, que poderá ser o chamado bom senso, dependendo do ponto de vista, mas sim o senso dele, faculdade de bem ajuizar nas circunstâncias extraordinárias da vida.

E extraordinária tem sido a vida deste Português de que vos vou falar, sobejamente conhecido nos Açores, donde é natural e que merece e deve ser conhecido por todos, não só os que andam na canoagem mas o grande público em geral.

O seu nome é João Garoupa, 35 anos de idade, natural de Vila Franca do Campo, S. Miguel, começou a praticar canoagem aos 6 anos nuns kayaks de madeira, fabricados em Vila Franca do Campo, muito pesados, 6 metros de comprimento, facetados, ligeiro rocker e 2 proas. Este barco surgiu da necessidade

dos pescadores irem ao ilhéu de Vila Franca do Campo com maior facilidade, que está a 1 milha da costa, e ainda hoje são utilizados. Aos 12 anos de idade, tomou contacto com kayaks de fibra tendo continuado com este tipo de embarcação até hoje. Nunca de dedicou à competição, por não existir nas ilhas, até há cerca de 4 anos começaram a surgir as primeiras provas. Ainda antes de se sentar num kayak pela 1ª vez, não resistiu ao chamamento e fez a 1ª travessia de Vila Franca do Campo até ao Ilhéu, numa gaveta de madeira, bem calafetada é claro!!

Até há cerca de 6 anos fez várias travessias dentro de S. Miguel, com relevo para o trajecto entre Ponta Delgada/Vila Franca, 24 milhas marítimas ida e volta, já com o objectivo de se lançar em travessias inter-ilhas, sempre a solo, o que veio a acontecer pela 1ª vez em 1991, com a travessia Vila Franca do Campo (S. Miguel)/Anjos (Santa Maria), 45 milhas o que dá cerca de 83 kms, num Azores/Nelo, equipado com bomba de água e bússola, tendo feito na altura 14 horas, sem qualquer apoio e chegando perto da meia-noite à Baía dos Anjos. Logo após esta travessia, repetiu o trajecto mas desta vez num Dart 18, e em cerca de 4 horas. Depois, há cerca de 4 anos, num yoll de mar desenhado por Gerard Dabuville, com 80 kgs de peso, auto vazante e em plástico, fez a ligação Mosteiros (S. Miguel)/Angra do Heroísmo (Terceira), demorou 35 horas, com vento de popa, equipado com um dessalinizador portátil, que em 15 minutos de bomba dá 0,2 litros, através do processo de osmose inversa. Depois no mesmo ano de 1993, novamente

num Dart 18, foi à Madeira, desta vez acompanhado pelo seu amigo Mário Sabão, em 5 dias, com fatos secos, onde por falta de malha polar tech, tiveram por várias vezes princípios de hipotermia. Em 1995, um kayak francês, um sqals da Poliform, fez novamente Vila Franca do Campo/Anjos, em 11 horas, já com gps e vhf portátil à prova de água. Já o ano passado num catamarin Myster fez duas travessias Vila Franca do Campo/Vila do Porto (Santa Maria). Novamente com o Mário Sabão, já na perspectiva de preparar a grande travessia que fez este ano e que foi Vila Franca do Campo/Cascais, praia dos pescadores, demorando quase 5 dias. Nesta travessia Atlântica, foram equipados com polar tech, fatos secos e fatos de sobrevivência (Vestidos à noite) da Guygotten. Também levavam GPS, dessalinizador, mantimentos, focos estanques e baliza EPIL (Rádio baliza de posicionamento por satélite). Nesta travessia utilizaram o catamarin myster não cabinado, o que quer dizer que fizeram esta travessia de 5 dias sem dormir e ao relento.

Para terminar, pretendo fazer a travessia de V. Franca do Campo/Anjos, em grupo de kayaks, devidamente acompanhados por barcos de segurança, com elementos jovens, seus alunos, do Clube Naval de Ponta Delgada e Lagoa, dos quais este ano, já Madalena Câmara de 15 anos, fez 20 milhas deste trajecto. Ficamos a aguardar por mais aventuras desta Lenda Viva dos Açores, de Portugal, de todos nós, João Garoupa.

Texto e Fotografia: António Ogando

Élio
canoes and kayaks

A maior gama de Kayaks e Canoas em Polietileno

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

Revendedor:
METAGUA
C.E.T. - Rua de Nabreiga, 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

The people on earth are equipped to see what you are about to see

Mountain Equipment
on the hardest faces

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

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.

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

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

Ilhas Cies



Cabo Home



Viveiro de Ostras na Ría de Vigo



Texto e Fotografia: Carlós Abreu

Nesta data decorreu a 2ª Concentración de Kayac de Mar Illas Cíes, organizada pela Cachoeira - Asociación pola Defensa dos Ríos en colaboración com a Federación Galega de Piraguismo e a Asociación Galega de Kayac de Mar. Ao contrário da edição do ano passado que teve início à hora marcada e onde chegámos atrasados por nos termos esquecido da diferença horária entre Portugal e Espanha, o encontro deste ano começou com cerca de duas horas de atraso.

Saídos de Bao iniciámos a passeata pela travessia da Ria de Vigo até à margem Norte, com uma brisa pela proa que refrescava o esforço dispendido e encrespava a superfície da água, animando a remada.

Uma primeira paragem junto da bóia Sul que delimita o canal de navegação à entrada do porto de Vigo, serviu para reagrupar a frota para uma travessia rápida e compacta do canal. Uma segunda paragem junto à bóia Norte que serviu para a dessedentação e lá continuámos em direcção a uma praia onde se tragaría o almoço.

O vento refrescava, enrijava, e junto às enormes plataformas viveiros das ostras, do mexilhão e, dizem ainda que do contrabando, teimava em empurrar-nos para debaixo delas. A caravana de muitas dezenas de participantes, estendia-se por muitas centenas de metros correspondendo aos vários andamentos imprimeidos, ou conseguidos, por cada um e permitidos pelas embarcações, algumas delas kayaks de águas bravas.

Chegámos à praia do almoço. Ai, o tempo de paragem mais do que suficiente para almoçar, permitiu-nos esticar as pernas, cavaquear um bocado, espiar os barcos dos outros e algumas soluções engenhosas encontradas pelos respectivos donos.

A aceitação desta praia escolhida pela organização, não foi consensual entre os participantes já que, um pouco mais à frente havia uma praia de nudismo. Bom mas, a participação no

encontro tinha sido aberta a menores e pronto. Depois do almoço partimos para a segunda etapa desta excursão às Cíes. O vento agora era bastante mais rijo e, nem a proximidade a terra nos protegia da nortada. Próximo do Cabo Home e junto a uma bóia de navegação, reagrupá-mo-nos para a travessia até à Cíes Norte. Enquanto esperávamos uns pelos outros, tínhamos que estar sempre a pagar a senão o vento e a maré que enchia, empurrávamos-nos para dentro da Ria.

O "ataque" à ilha foi feito com diversas estratégias. Enquanto uns avançavam para a travessia até à Cíes Norte, outros avançavam para NO, tentando uma travessia em bac tirando partido da direcção e força do vento e da maré que, aliadas, faziam uma vaga de quase um metro e meio de altura.

O céu estava bastante nublado, o mar bastante escuro quase cinzento. Cada um de nós, co-sido consigo, tentava cumprir a rota escolhida concentrados na remada e no domínio da embarcação. Valeu-nos no esforço, o espectáculo oferecido por um semi-rígido português que nos acompanhava e que "reinava" nas ondas ao lado dos canoístas.

Chegámos à praia de Rodas e desembarcámos. Apesar do esforço dispendido para ali chegarmos não ter sido muito, ficámos sentados na areia, invadidos por aquela sensação que o anti-climax no fim de qualquer aventura grande ou pequena nos dá, a assistir à chegada dos outros participantes. Alguns, poucos vítimas de viranços, eram trazidos pelos barcos de apoio. No pas nada.

Puxámos então os kayaks até ao topo da duna onde iriam pernoitar, esvaziá-mo-los das tralhas que levávamos para acampar, e fomos montar as tendas para o parque de campismo por onde vagueámos até à anunciada hora do jantar no restaurante da praia de Rodas.

O jantar juntou-nos a todos e aí pudemos ver que entre participantes e acompanhantes éramos mais de 100.



Vista do parque de campismo com o lago e a duna da praia de Rodas

Depois do jantar fez-se um sorteio entre todos, canoístas, acompanhantes e organizadores, de material de canoagem oferecido pelos apoiantes do encontro, querendo a sorte que saísse uma lembrança do Artur da Sipre ao Traveira da Goltziana, ironia do destino sublinhada por uma estrondosa gargalhada e ovação da assembleia.

No restaurante, depois do sorteio preparava-se a coisa para uma noite de dança mas fomos-nos deitar.

No dia seguinte, a manhã foi utilizada para passeios a pé pela ilha onde nos encontrávamos, uma volta de circum-navegação das ilhas de Faro e Monteagudo em kayak, e uma ida à praia que foi o que nós fizemos por causa da prole mas, onde infelizmente não conseguimos tomar banho tão fria era a água.

O regresso a Bao estava anunciado para as 15.30 horas para se fazer com a maré a encher mas a essa hora, não estava ainda toda a gente na água e alguns, depois de meia hora de espera, foram discretamente tomando o caminho de regresso, imediatamente secundados por outros, de tal forma que me pareceu que já o 1º estava a chegar a Bao, ainda o último estava a sair das Cies.

Ajudados pela maré que enchia e pela brisa que soprava no mesmo sentido, fizemos os 8 Km que separam em linha recta a praia de Rodas da praia de Bao em apenas 1 hora.

A praia de Bao tem instalações sanitárias públicas onde pudemos tomar banho e ainda, torneiras no exterior com mangueiras onde pudemos também dar uma lavagem ao material.

Depois, depois foi o longo regresso a casa, a penosa viagem nocturna em direcção ao Sul. Mas valeu a pena.

A Associação Cachoeira está a repensar as futuras excursões às Cies. Afim de aferir o interesse das canoístas pela iniciativa e recolher críticas e sugestões, enviou para casa de todos os participantes nesta edição, um questionário sobre todos os aspectos da organização.

As CIES de C a S

Cies, segundo alguns autores, do latim siccae - áridas.

As ilhas Cies tiveram a sua origem no aumento do nível das águas do mar depois da última glaciação, que inundou as partes mais baixas da costa dando origem às ilhas e às rias.

O arquipélago das Cies é formado por 3 ilhas, a de Monte Agudo ou Norte, a de Monte Faro e a de San Martiño ou Sul, e por cinco ilhotas, constituindo uma área total de 434 ha de terra seca.

O ponto mais alto do arquipélago é o Alto das Cies com 197 metros de altura, e situa-se na ilha de Monte Agudo.

As Cies são Parque Natural desde 1980, administrado pela Xunta de Galicia, e foram declaradas Zona de Especial Importância para as Aves, ZEPa, pelo estado espanhol e pela comunidade europeia, dadas as importantes colónias de aves marinhas residentes e invernantes. Em termos geográficos o arquipélago das Cies situa-se a 42º15'04" lat. N e 8º53'30" long. S, na boca da Ria de Vigo, e tem um desenvolvimento Norte-Sul e um perfil assimétrico com uma vertente Ocidental exposta à acção erosiva do mar, com fortes desníveis e costa abrupta. É a zona dos "acantilados" e das "furnas" grutas marinhas. Por outro lado, a vertente ocidental tem um relevo suave e, protegida da acção erosiva do vento e do mar, permite a deposição de areias e a formação de praias.

O clima apesar da sua latitude é mediterrânico, com fracas precipitações e um período de seca de mais de 3 meses em média anual.

O arquipélago alberga a maior colónia mundial de gaivotas, com 22 000 casais reprodutores recensados. O número de gaivotas nascidas em cada ano é muito elevado não existindo nas ilhas alimento suficiente. Por esse motivo, nos finais de Julho e durante os meses de Agosto e Setembro quando já não são alimentadas pelos pais, observam-se grandes concentrações de crias procurando alimento em zonas muito humanizadas como no parque de campismo e nas praias, onde a maior parte delas acabam por morrer, o que explica o grande número de gaivotas mortas que vimos na ilha. É ainda lar de muitas outras espécies de aves quer marinhas, quer terrestres e ainda de algu-

mas espécies de mamíferos e répteis em número e variedade que justificaram a classificação da área como parque natural.

Do ponto de vista humano, as Cies são reconhecidamente ocupadas desde a Idade do Ferro.

Os romanos referiram-se a elas como as "Ilhas dos Deuses". No séc. XI apareceram os primeiros eremitérios Beneditinos, seguidos de conventos que destruídos por ataques de Normandos, voltaram a ser ocupados no séc. XIII, chegando no séc. XIV a existir um mosteiro em cada grande ilha, nesta altura já de Franciscanos.

No séc. XVI, as Cies recebem a visita do corsário Francis Drake do qual reza a lenda que enterrava aí os cadáveres dos seus homens mortos nas viagens e, durante o séc. XVIII, produz-se um despovoamento das ilhas pela continuada presença de corsários e navios de guerra franceses e ingleses.

No séc. XIX, com a pacificação do ambiente nas ilhas, gera-se um fluxo migratório proveniente sobretudo da vizinha península de Morrazo, e diversas famílias ali se instalam para se dedicarem à agricultura, à pesca e à pastorícia, datando desta época o maior número de ruínas que se podem ver nas ilhas.

O farol do Monte Faro data de 1850 e o dique que une a ilha do Faro à de Monte Agudo ou Norte, foi construído com a intenção de no lago se instalar um viveiro de mariscos, também na segunda metade do Séc XIX.

Por volta da década de 70, já no séc. XX, os pouquíssimos habitantes deixam as ilhas e estas começam a sentir a pressão turística que cada vez mais se vem acentuando.

Como ir

Às Cies vai-se de barco, já sabemos que de kayak mas, se a intenção é a de uma visita às ilhas de uma forma menos desportiva, então deveremos apanhar um "Vapor de Pasaje" que partem da estação marítima de Vigo, ou de Baiona ou ainda apanhá-lo em Cangas ou Moaña na margem direita da ria.

Estes vapores funcionam de 14 de Junho a 14 de Setembro sempre que a climatologia o permita.

Para outros projectos de visita às Cies e à ria de Vigo, a empresa Atlantiocio propõe pequenos cruzeiros.

Para todas as informações bem como para reserva de bilhetes, deverão os interessados contactar as bilheteiras em:

Vigo - telefone a partir de Portugal 00 34 86 437 777

Cangas - Idem 00 34 86 303 522

Baiona - Idem 00 34 86 356 110

Para os passeios fluviais contactar a empresa Atlantiocio pelo t. 00 34 86 222 237. ✕

Bibliografia

ISLAS CIES - Guia del Parque Natural Colección DATOS 6

Edición do Ayuntamiento de Vigo.

Depº de Património Histórico y Medio Ambiente. 1994



Kayak Como Escolher

...quantos já me disseram: da primeira vez que me sentei num kayak, virei logo. Não têm conta, e isto só porque foram iniciados sem qualquer tipo de acompanhamento, não tinham sequer a noção do tipo de embarcação que estavam a utilizar,..., para além de um outro tipo de conhecimento teórico que deve servir de "arcaboço", neste desporto. Cabe-nos a nós canoístas iniciar, ensinar,....

Texto e Ilustrações:
João Laia

Nem sei como começar este texto, depois de na última edição da F.I.L., ter visto um kayak com possibilidade de propulsão através de um motor eléctrico, alimentado por uma bateria que por sua vez poderia recarregar com um painel solar. Na verdade hoje em dia a evolução está ser tão grande a nível de materiais, modelos, os artigos sucedem-se tão rapidamente uns atrás dos outros, em revistas especializadas, as opiniões variam tanto, que se torna um pouco difícil dizer-te alguma coisa diferente afim de te ajudar neste campo. Se és um leitor assíduo dos assuntos de canoagem, já deves ter tido conhecimento da variedade de correntes e pontos de vista que fizeram o "boom" da canoagem nestes últimos tempos; a tal ponto de ser complicado fazer a "digestão" de tanta coisa. Ao ser confrontado pelo Vasco sobre o tema, aceitei falar-te no assunto, mas numa perspec-

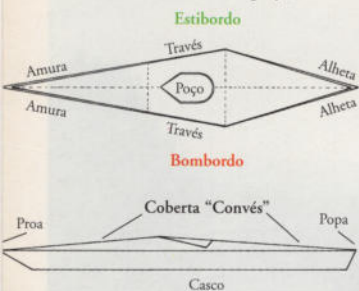
tiva meramente pessoal mesmo correndo o risco de me repetir nas palavras de outros que anteriormente o tentaram fazer.

Sendo assim e para começar, há que fazer a seguinte interrogação. Gosto de canoagem, quero praticá-la, mas como fazê-lo? Que tipo de embarcação devo adquirir? Esta é a base de tudo e deves saber responder a esta questão o mais seriamente possível.

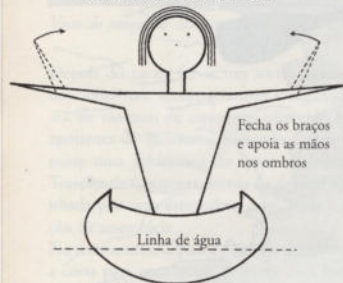
Na canoagem existem muitas variantes e deves descobrir qual a tua tendência. A "grosso modo", temos seis principais a que tens de atender - águas bravas; mar e zonas circundantes com influência de maré; águas mais ou menos calmas, nas quais incluo as barragens e alguns rios de corrente fraca; o surf nas praias; a competição; e por último o kayak pólo.

Os modelos de kayak obedecem a estas principais categorias e são tantos que colocando-me na pele de um principiante reconheço ser o caso bocado. ➤

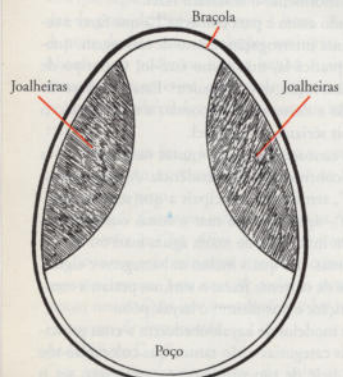
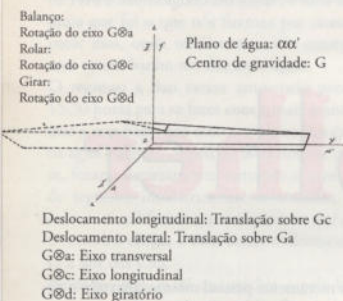
Nomenclatura (Adaptação)



Estabilidade Zero ou Inicial



Eixos



Geralmente chega-se à canoagem por portas travessas, começa-se porque as imagens num documentário de TV são aliantes ou então vai-se atrás do "radicalismo" que se nos oferece passar umas horas sentado num barco em sítios onde por vezes se torna difícil chegar de outro modo. Quanto a mim tive a sorte de estar integrado num clube durante muitos anos e a coisa tornou-se fácil. O primeiro conselho que te dou é que, se possível, inicies este desporto na companhia de alguém experiente e que essa pessoa te ensine os primeiros truques deste desporto, antes de comprares a tua embarcação. À medida que te fores integrando e ganhando confiança irás descobrindo qual a tua vocação dentro da canoagem. Só depois deves começar a pensar na compra do teu material, pondo um pouco de lado certos aspectos que julgo menos importantes, tais como a cor, o paleio do amigo que tem o kayak tal, a forma deste ser mais ou menos bonita, ou a nostalgia que se tem daqueles filmes tipo "Daniel Boone", "Fim de Semana Alucinante", ou "O Último dos Moicanos", em que o protagonista faz as coisas mais incríveis na sua "Canoa Índia".

Antes de entrar em pormenores técnicos e já que falei da canoa, deixa-me fazer um parêntesis. Canoa e Kayak são coisas completamente diferentes. A canoa, toda ela é aberta e rema-se unilateralmente ora de um lado ora de outro através de uma pagaia simples. Por vezes há quem utilize a pagaia dupla, mas o mais usual é a pagaia simples. Trata-se de uma embarcação muito "singela", e deve ser apenas utilizada em pequenos percursos, devido à sua pouca versatilidade. Geralmente é bastante pesada, atinge pouca velocidade e o vento tem bastante influência no seu comportamento. Existem vários tipos, umas mais bonitas, outras menos bonitas, mas no fundo todas são parecidas e são indicadas apenas para águas calmas, pois apesar de relativamente estáveis, quando entram em desequilíbrio, não há nada que as volte a trazer à sua posição inicial, a não ser sair para fora e voltar a iniciar o passeio na margem. Adquirir uma canoa, só em condições muito específicas, isto é, se vais praticar canoagem muito esporadicamente, aquela de fim de semana e no Verão, altura em que se fazem pequenos passeios à beira d'água e sem perspectivas de evolução.

A finalizar este assunto das canoas, vou-te falar de 2 ressalvas: A primeira é que há quem as utilize para pescar, vindo então equipadas com uns bancos mais altos, tornando-se óptimas para esta função, visto este ser um desporto bastante calmo; a segunda trata-se de nos Estados Unidos, Canadá, estas serem utilizadas para descer grandes percursos em rios, rios estes que poderão ir até grau II. Isto parece uma contradição do que disse atrás, acredito, mas não há regra sem excepção e lembra-te que estas descidas são geralmente executadas e devidamente acompanhadas por monitores cujo grau de especialização é bastante elevado, sen-

do estas canoas em alumínio e por vezes bastante mais largas que o costume. Por outro lado na descida de um rio a corrente sempre ajuda na propulsão, facilitando um pouco as coisas, mas atenção que normalmente as canoas não são vendidas com saias, a água entra mais facilmente tornando o desconforto maior.

Quanto aos kayaks a coisa muda de figura, devido ao seu elevado grau de desempenho, nas mais diversas situações, mas mesmo aqui nos kayaks é difícil, senão impossível descobrir um que dê para todas as situações. Uma vez li um artigo do Paulo Viana que o ideal seria ter uma embarcação diferente conforme a situação, mas já fizeste conta ao dispêndio de economias? É que além do kayak, faltam ainda todos os acessórios que fazem parte da palamenta do canoísta. Para um ou outro que o possa fazer será o ideal, mas penso não ser esse o caso do mais comum dos "mortais" que decide aderir a este desporto.

Outro alerta vem para a necessidade de saber com objectividade se queremos um modelo monolugar ou bilugar. As vantagens e desvantagens de um ou de outro variam bastante e obrigam a alguns condicionalismos a que ficamos amarrados desde o momento em que fazemos o investimento. Um monolugar torna-se talvez a escolha mais acertada para aqueles que gostam ou têm uma certa queda para andar sózinhos, para os mais temerários e sujeitos a horários mais ou menos rígidos que obrigam à falta de parceiros para umas remadelas; não esquecendo os mais individualistas, mesmo que remem em grupo. O kayak nunca se torna exageradamente pesado para que o possas transportar sózinho e dependes só de ti para a progressão, se esmoreces não afectas um possível companheiro. Também se torna um óptimo amigo nalgumas manobras, pois em geral são mais curtos e menos largos, mas isto depende do modelo. Um bilugar geralmente é mais pesado, mais comprido e mais largo e necessitam sempre de alguém para ir contigo. Atenção à escolha de parceiro, pois aqui a coordenação é fundamental, não só com as pagaias, mas também no que respeita à forma física e psíquica. Os dois devem formar uma equipa uma e o mais homogénea possível. Não tem piada nenhuma combinarem um passeio de 20 Km e o parceiro "rebenta" aos dez, ficando o trabalho todo para o restante. Quanto ao espaço percorrido, isto é, à partida e teoricamente é possível fazer mais Km num bilugar do que num mono, sem te cansares tanto, mas deixa-te de ilusões, tudo depende dos modelos escolhidos e nunca te esqueças que o peso correspondente ao atleta cansado está sempre presente na embarcação.

Outro factor importante num bilugar é ter companhia, alguém sempre disposto a trocar umas palavras.

Sendo assim, volto a frisar a necessidade de pensar seriamente no investimento a fazer, tanto na parte monetária, como na parte psicológica do tema, isto é, define bem o tipo de

Fotografia: Luís Quinta



tempos livres que tens e faz uma canoagem de acordo com eles, sem queres apanhar tudo ao mesmo tempo; um programa bem harmonizado é o que é preciso.

Outra questão que me põem sempre que pela primeira vez querem adquirir um kayak é se vão comprar novo ou usado? Na minha opinião, prefiro novo. Comprar usado pressupõe que quem adquira seja conhecedor ou então que o faça devidamente acompanhado por alguém que o possa orientar. Um amigo meu veio ter comigo com o mesmo problema e depois de eu lhe ter dito os prós e os contras do assunto, acabou por comprar usado, mas o mesmo material novo custava apenas mais dez mil escudos - deixo-te a ti a conclusão a tirar deste negócio. Disse-te atrás que preferia novo, é que corres menos o risco de comprar "gato por lebre" e no aspecto "sentimental", dá mais ênfase à questão - é reconfortante sermos nós a fazer os riscos e outras pequenas mazelas. Um usado tem sempre pequenos toques (fibra ou plástico) e há que estar atento a estes aspectos. Mas sobre pequenos arranjos falar-te-ei noutra altura. Por outro lado terás sempre mais hipóteses de escolha no novo e não estás amarrado à única hipótese que é o modelo usado do teu amigo. Claro que a vertente monetária será sempre um factor altamente preponderante, mas disso cada um sabe de si. Passemos agora a analisar certos e determinados conceitos que julgo serem úteis para podermos fazer uma escolha acertada.

ESTABILIDADE ZERO OU INICIAL: sem a pagaia nas mãos e depois de entras no

kayak, estica os braços e levanta-os ao nível dos ombros imitando um Cristo na posição de sentado; agora e devagar recolhe os braços até que as mãos apoiem nos ombros e permanece assim por momentos. É esta a capacidade que o kayak tem para te manter na posição de equilíbrio que se chama de estabilidade zero ou inicial. Esta vai variar com certos factores, tais como o banco, o centro de gravidade, a boca, a forma do casco ou a curvatura da quilha (kayak parado).

ESTABILIDADE DE RUMO, longitudinal ou direccional: é a capacidade do kayak em manter um determinado rumo. Varia com a forma e a curvatura do casco, sobretudo junto às extremidades. Se for uma forma fina em V e muito profunda, a estabilidade de rumo aumenta se for menos profunda e em U diminui. Para a melhorar, muitos modelos vêm equipados com leme e um ou outro começam a aparecer com uma quilha retráctil (patilhão). Esta estabilidade varia também com o comprimento, quanto mais comprido, mais estabilidade de rumo, embora esta não seja uma verdade absoluta.

ESTABILIDADE TRANSVERSAL: muitos comparam-na à estabilidade inicial, mas eu prefiro diferenciá-la para quando o kayak se encontra em movimento. A ideia torna-se parecida com o andar de bicicleta. Se estás parado o equilíbrio torna-se pior, se estás a andar este melhora, sendo esta melhoria significativa aquela a que designo por estabilidade transversal. As suas variações assemelham-se à estabilidade zero, apenas com a diferença de

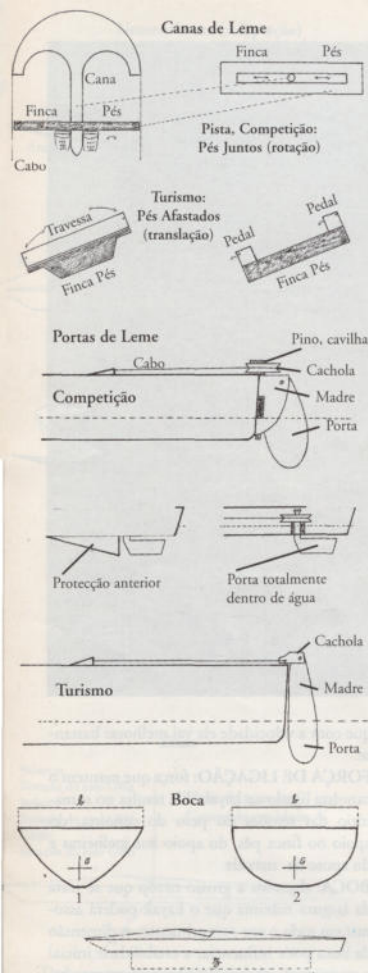
que com a velocidade ela vai melhorar bastante.

FORÇA DE LIGAÇÃO: força que mantém o canoísta ligado ao kayak. Ela resulta na soma-tório das tensões do peso do canoísta, do apoio no finca pés, do apoio nas joelheiras e do apoio da remada.

BOCA: digamos a grosso modo que se trata da largura máxima que o kayak poderá assumir em todo o seu comprimento. A dimensão da boca pode influenciar a estabilidade inicial e transversal, não sendo isto, no entanto, totalmente verdade. Uma boa sensação de estabilidade inicial consegue-se à custa de uma boca larga e um fundo chato. Neste ponto convém ainda referir que um kayak largo apesar de dar uma maior sensação de estabilidade (segurança), vai perder noutras componentes, tais como na velocidade e na sensação de abando, sempre que a ondulação se apresentar paralela ao seu eixo longitudinal.

VOLUME: vai variar com o comprimento, a largura, o perfil longitudinal e a altura. Os de menor volume são espectaculares nas manobras mais radicais, sobretudo nas águas bravas; mas o baixo volume pode transformar-se em perigo em situações de rapel ou retorno que se forma em consequência de quedas de água, açudes e rápidos em que a corrente é bastante forte, isto devido à pouca inércia que estes kayaks apresentam.

Em situações como estas a experiência do canoísta revela-se de extrema importância. Um kayak volumoso, tem uma maior inércia, reage mais tardiamente às manobras (exige ➤



Mesmo podendo assumir a mesma boca e tendo o centro de gravidade a mesma altura, o kayak 1 de fundo em V é mais instável do que o kayak 2 de fundo em U, isto para uma zona x compreendida entre ti e y, "zona de fundo ou de estabilidade".
G - Centro de gravidade; B - Boca

mais força, destreza) sofre mais com a acção do vento (volume aéreo).

PERFIL: o perfil de um kayak, varia conforme a sua categoria. Os que têm um perfil mais sofisticado tratam-se dos kayaks de mar, em que este varia da proa à ré; de maneira a contrabalançar a acção do mar. São mais altos nos vértices, (proa, ré) afim de cortar melhor a ondulação, baixam um pouco entre estes dois pontos e o poço para depois já junto ao poço levantarem um pouco afim de proteger o canoista. Um perfil alto protege mais o canoista, mas sofre mais com a acção do vento. Os kayaks de baixo perfil geralmente afundam-se mais com a proa dentro de água, tendo-se uma sensação esquisita de que ele vai desaparecer à nossa frente; por norma tratam-se de kayaks de competição se bem que nalguns

kayaks de mar o perfil também seja bastante baixo. Estou a lembrar-me do perfil do INUK por exemplo, que tem um convés de ré bastante baixo. Quanto aos outros modelos de kayak de rio (no geral) o seu perfil não se diferencia assim tanto que mereça uma atenção mais detalhada.

INÉRCIA: trata-se da incapacidade que o kayak tem para mudar o seu estado de movimento ou repouso. Ora um kayak pesado irá ser mais difícil de manobrar seja em que situação for; mas além do peso esta influência pode-se notar também em relação ao comprimento, tornando-se importante utilizar um leme que vai ajudar na manobra, mas mesmo com leme a inércia pode-se fazer notar. Se for um leme de profundidade, aqueles que existem por baixo do casco, geralmente são mais pequenos que os normais, devido a degradarem-se mais nos obstáculos em profundidade e se vais com pouca velocidade, por vezes eles deixam de actuar ou actuam muito pouco. Uma porta de leme grande contraria mais a inércia da embarcação.

Agora que já te falei um pouco de certas noções meramente teóricas, vamos analisar mais em pormenor o kayak propriamente dito.

POÇO: na minha opinião o poço é a parte fundamental, pois é nele que vais permanecer durante imenso tempo, sendo através dele que te vais ligar ao kayak. Tem uma forma mais ou menos ovoide, contendo no seu espaço o banco, a gola, e as joelheiras; dando ainda acesso a toda uma zona interior bastante importante que é a zona da finca pés, contendo este por sua vez cana de leme (travessa, pedal) ou não. As dimensões do poço variam muito de modelo para modelo, sendo nuns bastante "generosos" e noutros por vezes bastante apertados, quase a assustar à primeira vista. O conselho que te dou é que relaciones bem a tua estatura com as dimensões do poço e depois logo de início treines uns "viragões", permanecendo durante uns breves segundos debaixo de água em posição invertida. Depois, sem pânico pões as mãos nos bordos laterais do poço e num movimento único saís de dentro dele. Treina este exercício até que não terás problemas com as dimensões do poço.

BANCO: o banco deve envolver toda a região nadegueira e não atrofiá-la. Se for estreito, começa a ter problemas de posicionamento e as dores vêm mais cedo ou mais tarde. Se for largo tens uma sensação de "baile" o que te prejudica nalgumas manobras ou se a ondulação for mais forte. Pode ser de fibra, plástico termomodulado ou em espuma (mousse). O de fibra, geralmente liga-se à gola nos kayaks de turismo na sua versão mais simples. Este tipo de banco é fixo, isto é, sem possibilidade de regulação, costumando ficar um espaço entre o seu fundo e o fundo do kayak. Fica como que suspenso e caso não o calces com um taco de esferovite, por exemplo, ele tende a

criar fendas (rachas) nas zonas de maior tensão. Na competição os bancos estão aparafusados ao fundo e têm possibilidade de regulação. Um banco em mousse ou plástico termomodulado apoia no fundo da embarcação e dá bastante conforto, além de baixar bastante o centro de gravidade, dando uma maior sensação de segurança. Deves sempre e depois de cada utilização (sobretudo no Inverno) tirar este acessório e pô-lo a arejar, afim de limpar a zona que fica por baixo dele (areias e fungos).

A altura do banco é um factor a ter em conta, pois ela vai fazer variar o centro de gravidade do conjunto (kayak/canoista), fazendo variar a estabilidade, sobretudo a inicial. Num sentido lato e sem grandes deambulos convém reter que para um banco mais alto menor estabilidade, isto é, maior tendência para o kayak rolar sobre si mesmo.

GOLA: rebordo que circunda toda a zona do poço, local onde se fixa o saíote ao kayak. Num termo mais técnico é conhecido por braçola, mas já lhe ouvi outros nomes, tais como bainha, aro, ..., pessoalmente prefiro chamar-lhe gola. Esta peça pode ser aparafusada, rebitada ou na maioria das vezes colada com uma massa composta por resina / erosil. Deves passar sempre a mão para verificar possíveis partes cortantes, faltas de massa ou descolamentos. É um dos pontos que mais sofre e geralmente as coladas acabam sempre por descolar, havendo que existir manutenção. No transporte do kayak e nos de poço comprido é aqui que deves assentar as barras de transporte; caso o poço seja curto, utiliza a parte da frente ou de trás da gola para fazer este assentamento, pois na maioria das embarcações esta é a zona mais forte, e a que pode ceder um pouco mais à pressão do transporte, sem comprometer o desempenho. Falo assim, porque na minha opinião o casco no transporte deve andar sempre para cima, a fim de não sujeitar a compressões elevadas, sobretudo nos de fibra que podem provocar laminação das camadas de fibra.

JOELHEIRAS: atrás, falei-te de uma gola simples, aquela que existe na maioria dos kayaks que se vêem no dia a dia. Se partires para um kayak de águas bravas e sobretudo se ele for de poço comprido, existe a necessidade de esta ser complementada na sua parte anterior com uma espécie de "abas" à direita e à esquerda. A função destas "abas" a que chamo de joelheiras é a de fixar os joelhos, afim de haver uma maior "ligação de força" entre o canoista e o kayak. As manobras onde elas têm maior relevo é na esquimotagem e nalguns apoios laterais, sobretudo nos recursos que por vezes se tentam antes de consumir um viranço. Se não vais ou não esperas fazer uma canoagem em águas bravas ou uma canoagem que não exija muita força de ligação, escusas de ligar a este pormenor e podes até adquirir um kayak menos resistente, ganhando um pouco no peso.

FINCA PÉS: trata-se de uma peça que contribui bastante para proporcionar conforto ao canoista, podendo assumir várias formas. Como o próprio nome diz ele serve para dar firmeza ao apoio dos pés e assim melhorar a ligação de força. Numa forma mais simples e em kayaks que não exijam muita força no apoio dos pés, ele é apenas constituído por uma barra transversal que apoia em duas abas laterais, a meio comprimento da altura interior do kayak. À medida que se vai exigindo mais da embarcação a sua configuração vai mudar. Nas águas bravas deve ocupar pelo menos 85% da área interior disponível, afim de que os pés não passem além e possam ficar presos. Neste tipo de águas, pode fazer parte do conjunto impacto/amortecedor da embarcação. Para além deste ajudar a fixar ao kayak e proporcionar o apoio dos pés, pode ainda conter a propriedade de servir de apoio à travessa ou cana de leme. Qualquer que seja o modelo instalado na embarcação, ele deve ter uma ampla regulação, afim de se poder afinar consoante a estatura do canoista; este é um pormenor que considero de algum interesse, pois já não é a primeira vez que a afinação não chega e por vezes bastava as placas de apoio terem apenas mais uns 2 ou 3 cms. Outro pormenor a que deves dar atenção é o finca pés ser fixo por parafusos de ambos os lados ou então conter um eixo num dos lados, podendo mobilizar-se sempre que necessário. Os parafusos com porcas de orelhas alternam com cavilhas que seguram com elásticos, mas de uma maneira ou de outra, deves fazer uma manutenção constante, pois é frequente as porcas desapertarem com a trepidação e as cavilhas soltarem-se. Não é hábito os parafusos virem com anilhas recatilhadas ou de mola por isso deves sempre possuir alguns parafusos de reserva, assim como podes acrescentar algumas anilhas destas; nada em ferro, mas sim em latão ou inox, que apesar de ser mais caro vale a pena devido a ser de longe mais durável.

LEME: excluindo as águas bravas e o surf, trata-se de uma peça de eleição, se houver possibilidade deves equipar sempre o teu kayak com leme. Ele vai melhorar de tal maneira a estabilidade direccional que ficas livre para com a pagaia imprimir força (velocidade), à embarcação, sem teres de te preocupar com a direcção, ganhando assim mais energia para a propulsão.

Se tiveres um kayak com leme, à partida, reas mais tempo sem te cansares tanto. Por exemplo, imagina as águas de uma Albufeira com vento e sem vento. No primeiro caso ele quase não faz falta, apenas o utilizas para pequenas correcções e no 2º canoista que vá ao teu lado numa embarcação sem leme pode perfeitamente acompanhar-te. No segundo caso, se o vento estiver forte a provocar uma certa ondulação, o canoista sem leme automaticamente, começa a ficar para trás, já que enquanto manténs a direcção com os pés, ele vai

ter que compensar com os braços, para além de ainda ter que remar (exceptuando alguns kayaks de mar, que pela sua forma de casco não necessitam de leme; falo mais para kayaks de uso geral/rio).

Mas para te falar do leme tenho que te diferenciar também o de competição (pista, maratona) e o de turismo, isto porque a sua concepção e maneira de funcionar a nível de pés é diferente e o conforto para o canoista irá variar consoante um ou outro.

Num kayak o "sistema direccional", é composto pela cana (pedal ou travessa), que apoia no finca pés; cabos, que podem ser de aço ou em fio com uma composição em kevlar afim de lhes dar resistência; "patilha", a parte mais visível e que pode sair à popa ou por baixo desta, sob o casco, com ou sem protecção anterior da porta de leme; madre, parte que serve de eixo ao leme fixando-se à popa por um sistema de macho-fêmea; cachola, parte superior do leme que tem um furo ou uma espiga onde vai encaixar a cana de leme, no caso específico dos kayaks é o local onde se fixam os cabos, podendo adoptar várias formas; porta, parte inferior e mais larga que sofre o embate da água e provoca a guinada à embarcação. Ora enquanto a patilha de um leme de turismo é maior e sai bastante da água, sofrendo mais com o vento; num de pista, esta praticamente não se avista fora de água. Mas a principal diferença é a nível da cana no finca pés. No de pista a cana vem para além do finca pés ao teu encontro e trabalhas com os pés juntos e ao centro, executando apenas uma rotação lateral sobre os calcanhares, isto ajuda-te a manter uma posição bastante confortável, melhorando e de que maneira a força de ligação, os pés encontram-se bem apoiados. No turismo a cana é substituída, geralmente por pedais ou uma travessa, e o trabalho é feito nas extremidades do finca pés, tendo os pés ligeiramente ou bastante afastados. Esta posição em situações de "stress", isto é, caso haja mais ondulação, corrente, mar, vai ser extremamente desconfortável, devido a teres de fazer não um movimento de rotação, mas sim de translação, tendo de empurrar em frente, retirando bastante "equilíbrio" e "tensão" à força de ligação que aqui se faz à custa da triangulação entre o apoio dos pés, o apoio dos nadegueiros e o apoio da pagaia na água, excluindo o apoio dos joelhos (pressupondo que tirando as águas bravas, a posição de remada do canoista se faz com as pernas ligeiramente flectidas, com os pés a apoiarem no fincapés e os joelhos juntos). Julgo de algum interesse poderes perguntar ao construtor, qual a possibilidade de instalação de um ou de outro no modelo que te propões adquirir, uma vez que na maioria dos modelos o leme é opcional.

CÂMARA ESTANQUE: a finalizar esta análise do kayak, reservo umas palavras para este item. Muitos modelos oferecem hoje a possibilidade de câmaras estanques à ré e à proa, uns por estas serem imprescindíveis na insu-

bemersibilidade (mar), outros como opção. A maior parte das vezes já encontras o kayak com a câmara aberta através de uma tampa, também ela estanque, permitindo-te utilizá-la para poderes transportar toda aquela carga que necessitas de manter seca. Mas outras vezes e por razões de vária ordem (estética, técnica, não ser habitual), elas não são abertas e fazem tão sómente parte da estrutura da embarcação, dando-lhe rigidez e flutabilidade. Há algum tempo, adquiri um kayak de mar e devido à sua proa ser bastante fina, não havia a possibilidade de colocar uma tampa no convés de vante, para ter acesso a esta. Havia que contornar o problema, não que quisesse transportar carga na proa, coisa que até pode ser um contrasenso, caso as cargas que por ventura lá se possam pôr não sejam leves, mas porque me causa "horror" não ter acesso fácil ao interior da embarcação. Deves estar a interrogar-te do porquê desta obsessão, mas já explicou. Imagina que por qualquer motivo dás um toque numa pedra e furas ou danificas a embarcação. De repente ficas com um problema entre mãos e convém arranjar este "furo", tendo acesso por dentro, pois apesar de por vezes ser mais complicado, fica um conserto melhor, tanto esteticamente, como na questão de rigidez e consequente durabilidade. No meu caso resolvi o problema falando com o construtor e optando por colocar uma tampa de rosca "Henderson" no painel interior que delimita a caixa. Assim fiquei com um acesso fácil, tanto para coisas leves que lá possa pôr, como para futuros pequenos arranjos, assim como posso controlar as possíveis porosidades do casco, nos seus processos de osmose que sempre aparecem com o desenrolar dos anos. Passo agora a fazer uma breve consideração sobre materiais de construção; poderia alongar-me bastante, pois o assunto tem pano para mangas, mas propositadamente vou ser breve, uma vez que não julgo de grande utilidade para este artigo. Talvez num futuro próximo e num outro enquadramento se possa esmiuçar mais este assunto; no entanto convém reter certas noções que me parecem importantes. Há relativamente pouco tempo e numa das minhas visitas a uma fábrica nacional, pude descansar os olhos num K1 de competição construído em madeira (contraplacado marítimo). Saudades apenas saudades dos primórdios anos 70, altura em que comecei a ter contacto com a canoagem e ainda vi alguns em madeira ou mesmo em lona, aqueles desdobraíveis (ainda hoje há) que transportas num saco e montas à beira d'água. Mas estes já eram, e hoje em dia estamos na era do composto e do polietileno (plástico).

Quanto aos compostos eles são essencialmente constituídos por uma resina (poliester ou epoxy) que vai embeber uma manta de fibra. Destas estruturas em fibra as mais divulgadas são as de fibra de vidro, carbono, kevlar, ..., podendo produzir-se embarcações extrema-

(continua na página 34)

Navegação no Mar



Podemos definir a Navegação como: a capacidade de saber onde nos encontramos e a forma mais favorável e segura quando pretendemos deslocarmo-nos de um determinado local A para um determinado local B.

Na maior parte dos trajectos ao longo da costa, a navegação processa-se de acordo com o método globo ocular. A visibilidade é normalmente boa, e as marés na maior parte das áreas são benígnas o suficiente para encorajarem um bom nível de relaxamento. Isto, tendo em consideração a época do ano em que realiza-

mos os nossos passeios (no Inverno, as condições meteorológicas, normalmente, são pouco convidativas).

No entanto, mesmo nestas condições, um canoísta de mar pode ser apanhado em circunstâncias que o obrigam a dispendir muito mais energia do que a necessária se tivesse prestado uma maior atenção às técnicas de navegação mais simples. A nossa principal limitação é o nosso baixo nível e consequentemente um horizonte mais limitado, efeito agravado se existir ondulação. Por este motivo os detalhes da costa são tornados invisíveis rapidamente, caso

mais frequente quando as linhas de terra são baixas e que não permitem arranjar pontos de referência. Logo, quando pretendemos atingir locais que estão ao nível mais baixo, como rios ou gargantas de ribeiras, estes não são detectados até ao momento em que estamos quase junto deles. Por outro lado, qualquer tipo de técnicas de navegação que utilizemos têm que ser o mais simples possível e planeadas com a devida antecedência. A nossa carta de navegação tende a andar dum lado para o outro em cima do kayak, e as nossas bússolas não náuticas (geralmente de baixo custo), são facilmen-

te afectadas pelos movimentos da ondulação. Situar-mo-nos quando nos encontramos no mar não é fácil, pelo que temos que dar ênfase às nossas técnicas de navegação assim que deixamos a linha de costa. Devemos basear-mo-nos em rumos pré-determinados dados pela bússola pelos quais devemos alinhar o barco (esta é uma vantagem que temos, no sentido de que, o eixo longitudinal do kayak funciona como uma extensão da seta de direcção) ou os percursos são de tal forma definidos e visíveis que nem bússola requerem nem uma localização tediosa.

Procedimentos a ter em conta na navegação de mar, com kayak

A preparação de um passeio é essencial para o sucesso do mesmo. Obter informações é importantíssimo senão, fundamental. Desta forma deverá tentar saber:

- Velocidade estimativa da pagaia;
- Tipo de barco, capacidade, carga, objectivo ou trajecto, etc.;
- Quais as condições de mar e ventos prováveis;
- Capacidades do grupo;
- Carta da área (quanto mais pequena for a escala mais pormenores de informação). Assinalar na carta - locais de interesse, tipo de marés, falésias, redemoinhos, locais de paragem e quais as características, luzes e outros elementos importantes, recorte da linha de costa, ondulação cruzada, etc..

A experiência dos outros poderá ser-nos útil na preparação e planeamento do passeio. Assim deverá:

- Falar com outros canoístas com experiência da área, pescadores e nativos;
- Obter informações sobre a zona (ignorar comentários disparatados), grutas, ambiente, vida selvagem;
- Não faz sentido navegar se não conhecer o lugar onde pretenda ir;
- Toda esta informação ajuda-nos a planejar o melhor e também o percurso mais seguro;
- Informações sobre as marés;
- Tabelas de Marés de Marinas e Portos. A Tabela de Marés de Portugal (publicação oficial de âmbito Nacional), editada pelo Instituto Hidrográfico.
- Regime de ventos e ondulação.

Decidir qual o percurso

Dadas as informações acima mencionadas e os seus objectivos deverá analisar:

- O que é praticável;
- O que é seguro;
- O que é um desafio em termos de grupo;
- Onde é possível pernoitar.

Plano de Passeio

Traçar o plano de passeio é uma fase da preparação muito importante e deverá ser o mais rigorosa possível.

- Junte todos os pontos do trajecto;
- Meça a distância entre pontos (um minuto de latitude é igual a uma milha náutica (1852 m));
- Calcular as marés (ter em conta os ciclos das marés e as diferenças dos portos principais e secundários);
- Partindo de informações de base calcular a direcção e força da corrente numa dada área e o tempo que estará a pagaia;
- Se a corrente for insignificante, ignore-a. Use a rosa dos ventos da bússola na carta para calcular o rumo magnético daquela perna (tenha em conta variações);
- Se a corrente for importante. Trace um

triângulo de corrente, assuma que está a iniciar no ponto A e dada a sua velocidade média de remada, calcule o tempo que vai demorar a deslocar-se do ponto A ao B. Desenhe a linha A-C para fazer escala na direcção da corrente de maré de forma a representar a distância em que o seu kayak será arrastado pela corrente e em relação ao tempo que demoraria a pagaia do ponto A ao B. Junte C e B e, esta será a rota em que deverá pagaia de forma a encurtar a distância de A a B, permitindo que o factor maré intervenha. Transfira para a rosa dos ventos da bússola, dê margem para alguma variação, depois escreva - 'X graus Y nm'. Repita para cada perna;

• Consulte o mapa. Para qualquer canal de navegação que obviamente possa existir ao longo das pernas, da mesma forma anote-os no seu mapa ou bloco de apontamentos. Anote as características dos locais por onde vai passando, sobretudo naquelas pernas já ao final do dia caso tenha que pernoitar.

Preparar o Kayak

- Montar a bússola - Flutuante mas fixa;
- Montar o Mapa, com as pernas assinaladas - as primeiras pernas bem visíveis e fechado dentro de um saco estanque (tipo Aquapac) e acondicionado no convés;
- Notas sobre as características do percurso, escritas num bocado de fita plástica auto-adesiva colocada no convés.

Técnicas para quando já estiver a navegar

- Verifique se descaiu para sotavento ou se existem outras correntes partindo do traçado de orientações e/ou passagens e se as condições o permitem;
- Tomar atenção constante à sua posição e tentar actualizar o seu mapa tantas vezes quanto possível;
- Rume a um ponto fixo sempre que possível (geralmente quando tiver um pano de fundo) é preferível a um rumo que seja dado pela bússola;
- Se não tiver um rumo dado pela bússola e notar um aguaceiro ou uma linha de nevoeiro a aproximar-se, rapidamente tire o rumo do seu objectivo;
- Use o seu kayak como uma extensão da sua seta de direcção sempre que tirar rumos cruzados. ✕

Boas pagaia e grande concentração.

Texto: Vasco de Melo Gonçalves
Fotografia: Luís Quinta

De leitura obrigatória

- "Roteiro da Costa Portuguesa" / Instituto Hidrográfico;
- "Tabela de Marés" / Instituto Hidrográfico;
- "Manual do Patrão de Vela e Motor" / Instituto Hidrográfico.



De Belver à Barca da Amieira

Depois de te levar a passear pela Bouça, Pracana, Santa Luzia, vamos hoje dar um salto ao troço do Tejo que compreende desde a Barragem de Belver à do Fratel. Já há algum tempo que o Vasco me dizia, que talvez fosse uma proposta interessante, devido à nostalgia, que ficou em muitos canoístas das maratonas do Tejo, sobretudo das recepções na Barragem do Fratel, com o queijinho e peixe frito, até à receptividade e acolhimento caloroso que as gentes de Belver mostravam a toda a caravana.

Numa primeira abordagem da zona, fizemos um reconhecimento por terra, devido à riqueza da região em locais que vale a pena conhecer, não só para tomar contacto com as pessoas, mas sobretudo para apreciar paisagens dignas de encanto, onde um Tejo, ora amado ora odiado avança, qual

motor solitário nesta simbiose entre o homem e a água. Damos os primeiros passos por Belver/Ortiga, toda a zona envolvente ao paredão, com o bairro da Central Eléctrica, a ponte ferroviária e a praia fluvial, onde se nota já a fase de acabamento do parque de campismo. Continuamos em direcção a Belver (povoação), passando pelas localidades Torre Cimeira, Torre Fundeira. Em Belver metemos conversa com uma senhora que nos fala dos teares que noutra época marcaram a economia da terra, mostrando-nos as mantas características, cuja beleza se impõe ao cheiro a naftalina. Ainda fazemos uma breve visita ao castelo e observamos a soberba vista que dali se tem. Pouco depois passamos pela povoação de Vale de Coelho, cujas características passam pelo forno comunitário, onde a vez se marca pela colocação e posição

do monte de lenha, à comunicação interior dos vários sótãos das casas; estratégia desenvolvida aquando das invasões francesas.

O destino seguinte foi Envidos, S. José das Matas, para dali descermos até à Barca da Amieira, pequeno conjunto de casas a fazer a transição da Beira Baixa para o Alentejo. É este o sítio onde nos propomos chegar desde a Barragem de Belver, subindo o rio. Neste local detemo-nos um pouco, estudando pormenores dos baixios e da corrente que aqui se faz sentir. Junto à margem do lado onde nos encontramos, uma enorme barçaça toda carcomida pela ferrugem, repousa na encosta ao nível a que a água chegou na última cheia, equilíbrio instável, entre o relógio da natureza e as prioridades humanas. Um pontão (cais de embarque) semi destruído avança para dentro do rio a recor-



dar outros tempos mais felizes, devido à sua imponência. Mais tarde passamos sobre o paredão da Pracana, albufeira que neste momento se encontra quase vazia, antítese perfeita à última vez que nela navegámos. Não nos detemos e logo a seguir chegamos ao paredão do Fratel, onde recordamos a azáfama vivida nas provas da maratona. Com alguma curiosidade fazemos uma visita a um novíssimo empreendimento turístico que lá do alto domina todo o vale, alternativa credível à pouca oferta nesta região.

Uns dias antes e em conversa com alguém bastante conhecedor da zona (o nosso colega Nascimento), ele indicou-nos um caminho em maquedame, que passando pela aldeia de Vila Flor, nos daria passagem até à povoação da Amieira, mais conhecida por Amieira do Tejo. Assim fizemos, logo à entrada da estalagem, virámos à direita e sem entrar no IP 2, cruzámos o antigo bairro que serviu para a construção da Barragem do Fratel (estrada 359).

Mais à frente, cerca de 2 a 3 Km, o alcatrão acaba, à esquerda vai-se para Nisa passando por um túnel que cruza o IP 2, à direita entra-se na dita terra batida. Uma vez ou outra um buraco maior e é preciso diminuir a velocidade. De repente algo nos desperta a atenção, encostada à barreira, uma construção tipo hangar, toda em betão armado, cujo tecto é redondo, sem porta ou janela. Ficou a interrogação para mais tarde nos dizerem que se tratava de um depósito de explosivos do estaleiro das obras da barragem.

A região é de origem granítica e a testemunhã-lo, enormes blocos ladeiam a entrada, comentamos o facto, enquanto nos aproximamos de uma ponte romana sobre a Ribeira de Figueiró. É estreitíssima e se não fizeres a curva devagar, de maneira a entreres já a direito, o carro não cabe. Passamos



por Vila Flor, sendo notória a desertão das pessoas, ficando as casas ao abandono, ruínas de solares antigos que se consomem no passar dos anos. Enfim Amieira do Tejo última paragem deste nosso périplo terrestre. E como se tivéssemos parado no tempo, devido à quietude, ao silêncio apenas quebrado por um grupo de miúdos que brincam a um jogo parecido com o jogo do lenço. Enquanto nos aproximávamos, avistámos um castelo e agora procuramo-lo pelo meio das ruas estreitas muito limpas e cheias de varandas; onde mil e um vasos exibem as suas flores num colorido de fazer inveja. O Castelo é pequeno e só temos oportunidade de o ver por fora devido ao adiantado da hora. Também acabamos por visitar apenas por fora a igreja (capela) antiga que há muito deve ter cedido o lugar de culto a uma outra que se encontra no meio da povoação. Esta encontra-se num morro sobranceiro, sobrepondo-se ao casario. É de uma cor ocre e a sua estética torna-se curiosa, desde 2 púlpitos que ladeiam a entrada principal, à sua cruz, acabando numa "placa" escrita em latim que se sobrepõe à porta. Antes de regressar conversamos com um "velhote", são imensos sentados nas soleiras das portas, ou não estivéssemos já no Alentejo. Ficamos a saber que lá muito atrás, na saudade do tempo, já Amieira foi sede de concelho, acabando esta por se transferir para Nisa, num "passado mais recente". Disse-nos para darmos uma vista de olhos à praça de toiros que se torna interessante por não ser redonda.

A seguir à ronda terrestre, notava-se a necessidade que tínhamos de ir para a água. Assim, no dia seguinte, logo cedo saímos da praia fluvial que fica junto à barragem de Belver. Ainda não embálmicos e já passamos debaixo da ponte ferroviária. A cota da água mantem-se no máximo e apenas uns

cms impedem de passar por cima das comportas. Atentos a este facto, dada a proximidade e a ligeira corrente que se faz sentir, paramos logo junto à ponte para fotografar e sentir o movimento que vai dentro do canal que nos aparece pela esquerda.

Este assemelha-se a uma rua de cidade em hora de ponta, tal não é a azáfama. São pássaros pequenos, são outros de porte médio todos negros que esvoaçam de cana em cana, são 2 ou 3 patos que já se puseram a salvo com a nossa aproximação. Por entre a folhagem a água atapeta-se de um verde alface devido à enorme quantidade de algas existentes. Não resisto e conduzo o kayak por entre esta "floresta" meio desordenada. Cruzamos o rio para a direita apreciando a enorme quantidade de "alfaiates" existentes e deslocamo-nos em direcção ao que resta de umas antigas termas, que existiram no local e que acabaram por ficar submersas. À direita e um pouco antes de chegar a estas ruínas, tens uma reentrância que as águas fazem na margem. Ao fundo desta descortinas uma ponte, também bastante degradada, não se trata de uma ponte antiga, apenas restos do estaleiro da barragem. Chamo a atenção para este local, devido à enorme variedade de plantas aquáticas, assim como para as suas características que se assemelham às de um charco. Pessoalmente estou a fazer um estudo deste sítio e assim que terminar espero haver oportunidade de te dar a conhecer as suas potencialidades. Sabias que existe uma planta característica dos locais húmidos chamada tabua e que se torna comestível desde a raiz até à extremidade superior, podendo tornar-se numa excelente ração de emergência?

Apesar do Outono já ser a estação a decorrer, o sol brilha com intensidade e a temperatura mantém-se amena para a época. Já estamos a cer- ➤



O Rio Tejo visto do Castelo de Belver

ca de 2 km do local de partida, quando a estibordo aparece a praia fluvial do Alamal. Mais uma praia recente, cá em baixo aos pés da localidade de Gavião. Numa primeira fase deu-se a recuperação de parte da Quinta do Alamal, com a instalação de um café, balneários e o arranjo do areal que se encontrava desfeito. Existem aqui boas condições para acampar, já que por detrás das referidas instalações existem vários socacos que por vezes são aproveitados por escuteiros para as suas actividades. Numa segunda fase, recuperar-se-ão parte das casas semiabandonadas, com o objectivo de haver uma pequena unidade hoteleira.

Lá no alto e na outra margem o Castelo de Belver, destaca-se, sentinela imponente de uma época passada. À nossa frente a ponte rodoviária que li-

ga Belver ao Gavião. Informo o meu companheiro que esta parte é como que uma fronteira entre a presença da mão humana na paisagem e tudo aquilo que de uma maneira ou de outra ainda nos parece permanecer "virgem". Daqui para a frente as encostas tornam-se mais altas e a vegetação é mais abundante ganhando um verde mais intenso. Também é a partir daqui que se começa a descortinar um maior número de aves e outros habitantes da natureza. Lá para trás já tínhamos observado uma ou outra garça, mas agora e à medida que avançamos para montante a sua presença torna-se mais frequente, podendo até dizer-se que podes ver quantas queiras, tal é o seu número. Ora levantam voo e passam por cima de nós, ora permanecem imóveis na sua posição característica so-

bre as pedras. Por uma ou duas vezes tentamos a aproximação e ficamos muito quietos a observar, embora mantendo uma certa distância de maneira a evitar a sua debandada. Um enorme bando de aves está a flutuar na água à nossa frente. Encostamos à margem, avançando com muita cautela, até que paramos. Enquanto controlo a embarcação o meu companheiro puxa dos binóculos e vai-me informando do que vê. Por alto a composição deste bando deve englobar aí umas 200 ou 300 aves, ou talvez mais. Trata-se de uma mistura de corvos marinhos com a sua inconfundível cor negra, patos bravos e um outro número bastante razoável de outro tipo de aves. Numa breve paragem para alguma palheta e beber um pouco de alimento líquido, digo-lhe ser habitual este número tão grande de aves, talvez por a região ser bastante arborizada, isenta de grandes intervenções da civilização, ser calma e conter a compô-la grandes penhascos, talvez por isso ela atraia toda esta quantidade de pássaros. Para além do que referi é habitual encontrar ainda rapinas cujo porte por vezes se torna majestoso e ainda há quem diga encontrar uma ou outra lontra. Javalis, pegadas destes também se podem descortinar e as possibilidades de te poderes cruzar com algum são bastantes. Eu pessoalmente, neste trajecto nunca vi nenhum, mas pelos relatos, não seria o primeiro a ver um destes "porcos" a nadar.

Em relação aos peixes eles ainda existem nestas águas "meio poluídas", presenteando-nos por vezes com bastantes saltos como que à procura do O2 que deve rarear por baixo.

Descreve-se uma grande curva à esquerda, o Tejo estreita, reduzindo-se a uma enorme garganta que nos há-de levar até ao batel do Ourreiro, fôz da ribeira de Alferreira, um km a seguir ao Moinho das Barrocas. Ao longo de todo este percurso a linha do comboio mantém-se paralela ao rio (linha da Beira Baixa) e ao chegarmos ao Batel, uma composição daquelas que servem de apoio para os trabalhos na via, passa. A velocidade é de tal maneira lenta que ficamos a observar e a comentar o impacto destas toneladas de ferro no meio deste "paraíso".

Encontramo-nos na parte alta da albufeira e esta quase não se faz notar, começando agora a haver uma certa corrente a contrariar a progressão; no meio do rio vão aparecendo os mouchões que anunciam a proximidade da Barca da Amieira. Os corpos já dão sinal do esforço, apesar da boa velocidade de cruzeiro que o barco (Oceano - Sipre) atinge. À frente temos as ruínas de uma antiga azenha que tentámos contornar, apesar da corrente aqui se notar bastante; mas, talvez traídos por a ligeira aragem ou traídos com o marulhar da água acabámos por tocar numa pedra de raspão, mesmo antes de acostarmos no cais do lado da Amieira do Tejo. Enquanto me desembaraço da terceira camada de roupa (camada exterior) que se encontra húmida, o Vasco abre a câmara estanque e saca os corta vento que nos vão agasalhar e proporcionar um certo conforto durante o almoço, já que o sol continua a brilhar (estamos a 17 Km do local de partida e torna-se necessário não perder muito calor; apesar de "inactivos" é importante

continuar confortáveis pensando no regresso). Nesta meia hora de repouso fizemos um pequeno briefing. A barragem do Fratel está apenas a 4 km e a tentação de lá chegar é grande, mas pensando um pouco nos prós e contras, tais como o dispêndio de energia, o caminho de regresso, o baixar da temperatura ambiente, ..., decidimos não o fazer. Sendo assim ganhámos um pouco de tempo e dedicamo-lo a observar o local onde nos encontramos.

Por uma ou duas vezes que observámos uma espécie de "carreiro" empedrado a acompanhar a margem do rio, ora de um lado ora de outro. Nalguns locais está semidestruído, noutros nota-se perfeitamente. Trata-se de um recurso bastante antigo, dos tempos em que não havia estas albufeiras e o Tejo era navegável até Lisboa; recurso de que as pessoas se valiam para vencer a corrente com "bestas" e o auxílio de cordas, puxando as "barcaças" rio acima. Aqui na Barca da Amieira, antigo posto comercial, porta de entrada para o Alentejo, este empedrado está em perfeitas condições e pode observá-lo no seu trajecto para montante. Chamam-lhe Faxina.

Em princípio o percurso de regresso iria ser por nós aproveitado para olharmos a paisagem de um ângulo diferente; aproveitar para descortinar pormenores que nos passaram despercebidos, uma vez que durante uma boa parte do caminho, a corrente nos iria favorecer e ficávamos assim mais libertos, soltos para esta função. Queríamos tirar uma fotografia aos restos de uma azenha que encontramos no meio do rio, aproximar-nos um pouco mais, ou pelo menos tentar, do bando que descrevi atrás e de uma ou outra garça. Sabemos que tirar fotografias de pássaros com o tipo de máquinas que possuímos (compactas, com lente 32 mm 1:3.5) seria difícil, mas mesmo assim iríamos tentar.

Eram estes os nossos planos como vês, mas de nada nos serviram, uma vez que saíram completamente furados. Mal nos sentámos no kayak e ao tentar utilizar o leme numa correcção à entrada de uma caxeira...

Devido a problemas de espaço e a não me querer alongar demais, devido a considerar o assunto de alguma maneira importante para o descrever em breves palavras, não vou contar-te o que aconteceu no regresso. Apenas levanto o véu e digo ter sido um problema técnico que tivemos de resolver. Deixo-te em "stand by" e assim que houver oportunidade voltarei aqui a estas linhas para te elucidar. Por hoje termino a "tarefa", espero que venhas conhecer estas bandas e que de alguma forma este artigo te possa proporcionar uma estadia mais agradável e proveitosa.

Informações Úteis

Na altura em que te escrevo, já passaram umas semanas em relação à data deste nosso passeio. Entretanto já choveu bastante e deves ter atenção à corrente na barragem de Belver. Neste momento o rio Tejo encontra-se totalmente cheio com a água a passar por cima das comportas, uma vez que esta barragem aguenta pouca água e tem duas situações de descarga: pode deixar passar por baixo, mas também e quando a situação é crítica

transborda. Encosta-te sempre para o lado da ponte ferroviária que em princípio não existe problema, uma vez que a corrente forte acontece com uma frequência maior numa situação de grandes caudais, isto é, no Inverno e durante as cheias.

Barragem Belver - Barragem Fratel, trata-se de um trajecto que faço com alguma frequência, primeiro porque a jusante as águas são calmas e sem corrente, para depois a montante haver uma corrente a contrariar a progressão; segundo, porque o faço a maior parte das vezes no meu velho kayak de competição (K1 Orion), o que me dá um prazer duplo, devido à excelente velocidade que atinjo e ao nº de kms percorridos ser em tudo semelhante aos da maratona, a ida e volta claro (42 km).

O Tejo torna-se estreitíssimo nalgumas partes, atenção às pedras que na parte alta da Albufeira começam a aparecer, sobretudo a partir do Alamal para cima. Devido à pouca variação da cota das águas, por vezes elas permanecem escondidas mesmo à tona d'água.

Para os que gostam de caminhadas para além da canoagem, recomendo toda a zona a jusante da Barragem de Belver, assim como a zona da Barragem do Fratel, sobretudo ir da estalagem a Vila Flor pelo caminho em terra batida; mas existe um sem número de hipóteses que podes acrescentar.

No que respeita a alojamento, também podes desfrutar de bons locais para acampar, pois existem com abundância.

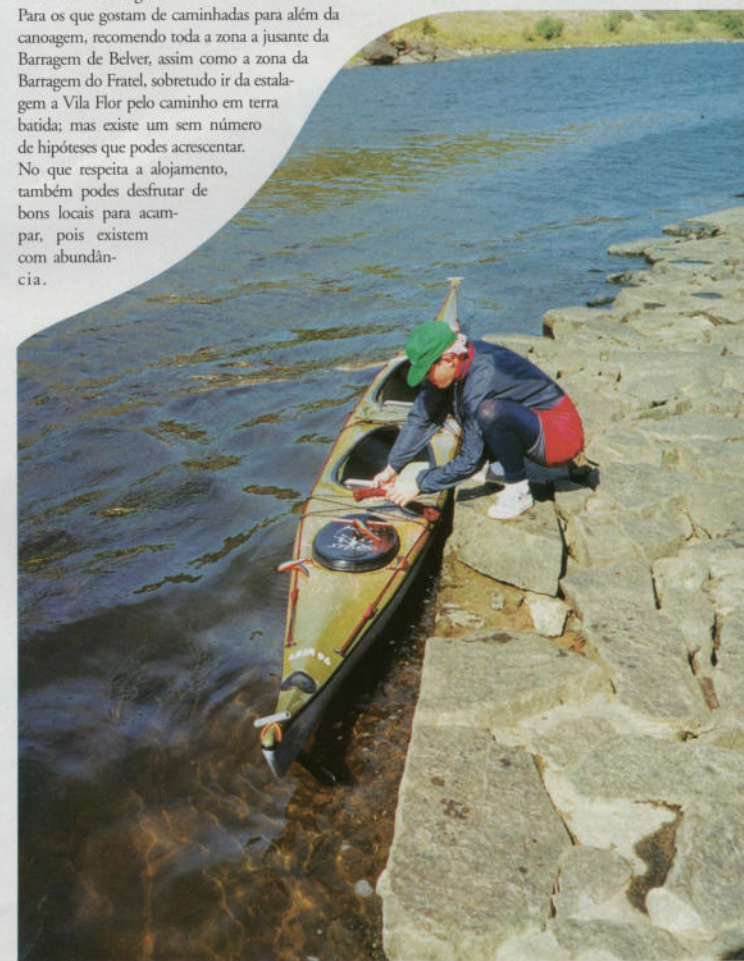
Há relativamente pouco tempo e sobranceira ao paredão do Fratel abriu uma unidade turística que podes utilizar tanto para este passeio como para o da Pracana que vem descrito no nº7 desta revista. No entanto ainda tens Belver e Gavião que podes tentar.

Para te inteirares mais em pormenor de toda a zona, podes utilizar as cartas do I.G.Cadastral, Mação 28A, Gavião 28C, 1:50 000; assim como do I.G. do Exército, Mação 28 IV e Gavião 28 III, 1:50 000. Para um pormenor mais exaustivo utiliza as do I.G. do Exército nas folhas Mação 322, Amieira (Nisa) 323, Gavião 333, Alvega (Abrantes) 332, 1:25 000.

Na praia fluvial da Barragem de Belver/Ortiga, existem dois cafés que podes utilizar para as tuas refeições, um junto à estação de comboio outro ao pé da água. ✱

Texto: João Laia

Fotografia: Vasco de Melo Gonçalves



Mar de Minde

Em plena Estremadura, Minde é conhecida pelo seu “calão minderico”, linguagem cifrada para efeitos comerciais, e pelo seu “Mar”. Durante o Inverno, o vale entre Minde e Mira de Aire transforma-se numa estranha e pitoresca lagoa envolta numa paisagem própria das regiões geológicas de natureza calcária.

Texto: Vasco de Melo Gonçalves
Fotografia: Luís Quinta

A ideia de navegar de kayak no “Mar de Minde” surgiu depois de ver as fotografias subaquáticas, realizadas pelo Luís Quinta, publicadas na revista “Mundo Submerso”. Águas cristalinas e transparentes envolvendo árvores, muros e pequenos casebres criavam um cenário espectacular e algo misterioso. Por outro lado, os convites desafios lançados pelo grupo (Rui Gonçalves, Mafalda e Michael), bem disposto, de Minde aumentava a minha curiosidade por este fenómeno tão singular. No dia programado para o nosso passeio, o sol manteve-se sempre encoberto provocando temperaturas a aconselhar a utilização

de roupa térmica e de um corta vento. O acesso à água fica mesmo junto à povoação e um-a-um, lá fomos pondo os barcos (total de 6 embarcações) na água, com uma temperatura amena a contrastar com a do ar, num canal muito estreito onde se iniciava um labirinto de árvores e arbustos. Os nossos guias, uns autênticos profissionais, davam-nos explicações sobre o tipo de terreno que se encontrava submerso e qual a melhor direcção a tomar para contornar as oliveiras e outras árvores que teimosamente se atravessavam nas proas dos nossos kayaks. A ideia dos nossos anfitriões era levar-nos a ver a nascente a qual atingiríamos

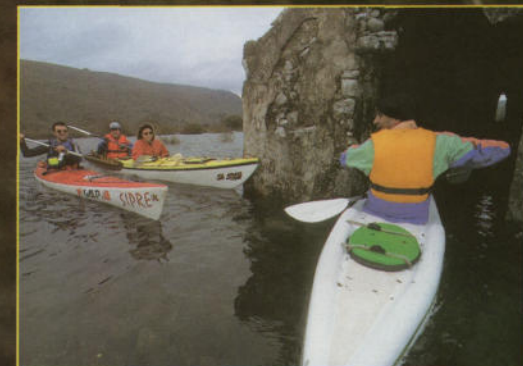
após de cerca de 30 minutos de navegação. O interesse deste passeio não se prendia com distâncias ou quilómetros a percorrer mas sim, com a realização de uma navegação diferente entre arbustos, obrigando a sucessivas alterações de direcção e a uma análise das condições de passagem (por vezes fundos baixos, muros ou vegetação muito densa e cheia de picos). Outras particularidades deste tipo de passeio são as de os participantes manterem sempre um diálogo bastante vivo e uma inter-ajuda considerável. A parte final do primeiro percurso e que dá acesso à nascente é particularmente bonita e

com alguma dificuldade de realizar com embarcações compridas. Depois de atracadas as embarcações às videiras, esperávanos um retemperador almoço composto por frango assado (ainda estava quente!) com batatas fritas e acompanhado por diversas bebidas. Mais uma vez ficou bem patente o bem receber das gentes de Minde e gosto que têm pela sua terra. O regresso a Minde fez-se mais junto à margem esquerda onde a vegetação era mais densa. Face a estas características, o conhecimento prévio dos locais por onde passar é importante para desta forma não perder a direcção correcta ao local de partida. O Mar de Minde é um

local de visita obrigatório para todos os canoístas pela simples circunstância de ser diferente, temporário e de uma grande beleza.

A visitar

Em Minde, para além do seu “Mar”, deverá visitar a igreja matriz, datada do século XVII, recheada com um esplendoroso sacrário de 1547, e revestida de azulejos e talhas setecentistas. Menos rica mas digna de ser vista a capela de S. Sebastião. No aspecto paisagístico, visita obrigatória à Mata do Covão e às numerosas grutas (algares e estalagmites da gruta de Stº. António e lago interior da gruta de Mira de Aire) existentes na região. ★





Lagoa de Santo André

Descarreguei o kayak de mar e restante material, e á beira de água iniciei os preparativos de um dia a pagaia. Ao meu lado, dois pescadores também preparavam os seus apetrechos e barcos para mais um dia de faina. A cerca de cinquenta metros, num banco de areia, uma multidão composta de gaivotas e corvos do mar, assistia curiosa. Era um daqueles dias de fim de Outubro, em que o sol brilhava num céu azul, salpicado por castelos de nuvens brancas no horizonte e que a rádio dizia "Não saia de casa sem levar o

guarda chuva", e eu, ali em tronco nú a bronzear-me! Depois de tudo pronto, meti-me no kayak e com um último impulso deslizei nas águas calmas da lagoa. Comecei a pagaia calmamente, para não ferir a paz que me rodeava. De vez em quando parava para ouvir. Nada. Sabem o que é nada? Pois é isso mesmo. Claro que quando digo nada, refiro-me a carros, motos e todos aqueles sons que são produzidos pelo Homem. Á minha direita, uma duna enorme de areia e por trás dela adivinhava-se

o mar, pelo rugido surdo que vinha do lado de lá. Deste lado era a calma, cortada pelos gritos das gaivotas e dos corvos marinhos que se agitavam à minha passagem. Fui contornando a lagoa pelo lado do mar, á procura de uma entrada que eu sabia existir e que dava acesso a outra lagoa interior. Já tinham passado alguns anos desde a última vez, por isso ia atento. Enquanto remava á procura da passagem, os corvos marinhos levantavam voo apressados ou então mergulhavam. Outros que andavam

á caça debaixo de água e que vinham ao cimo no preciso momento em que eu ia a passar, apanhavam cada susto que nem sabiam se mergulhavam ou se voavam. De repente, num recanto, lá estava ela. Para quem não soubesse, era apenas um recanto sem qualquer interesse. Apontei o kayak para a passagem estreita, e depois de algumas curvas no meio da vegetação, desemboquei numa pequena lagoa encaixada num anfiteatro natural. Levava a máquina a postos para tirar umas fotos ás aves que eu supunha estarem aí, já que é um local retirado sem qualquer acesso a não ser quase a corta mato ou pela água.

Não tive sorte. Uma sentinela com cerca de 1 metro de altura, e que eu não vi atrás de um arbusto, deitou os meus planos por terra. Uma Garça Real, levantou alvoraçada a 2 ou 3 metros de mim, não sei quem é que se assustou mais. Se o meu kayak voasse eu tinha feito o mesmo.

Depois disto, assisti a uma cena verdadeiramente fascinante e que se repetiu ao longo do dia. A Garça Real, após ter levantado voo, ao invés de fugir pura e simplesmente, ficou a pairar quase no mesmo sítio a baixa altitude e a berrar de uma forma desalmada na direcção da pequena lagoa. Resultado, as dezenas de galinhas de água, patos, garças e outras aves que não consegui identificar, lançaram-se imediatamente em direcção aos caniços ou em direcção ao céu desaparecendo na distância. Eu, a ver a cena daquela ave enorme e a ver dezenas de aves a rasgarem sulcos na água, nem tive tempo para apontar a máquina a coisa nenhuma. Talvez tu tenhas mais sorte.

Ainda tentei uma aproximação a pé. Desembarquei e com água pela cintura, fui progredindo no meio dos canaviais mas as aves que se aventuravam a sair, faziam-no sempre

longe de mim. Era preciso uma espera e infelizmente não tinha tempo para isso. Depois desta lagoa havia ainda outra, mas a passagem estava fechada pelos juncos e pelos caniços que cresceram ali. Fui obrigado a desistir e voltar para trás até á lagoa principal. Continuei a dar a volta á lagoa e continuava atento, porque algures no meio da vegetação, havia outra passagem. Descobri um pequeno canal no meio dos caniços e entrei. Estava no caminho certo. Então ao dobrar uma curva, num sítio em que

o canal começava a alargar e a dar início a mais uma lagoa interior, dei de caras com uma espécie que nunca pensei encontrar na água. Três vacas pastavam calmamente, metidas na água até ao peito, delas está claro, e ficaram a olhar para mim com umas caras de parvas, ainda com a erva pendurada na boca e eu fiquei a olhar para elas e elas a possivelmente a pensarem o mesmo de mim. Ainda bem que eu não estava com erva na boca. Resultado. Depois do primeiro susto, espantaram-se, mugiram, abanaram os chocalhos ►



Fotografia: Luis Quinta



furiosamente e uma nuvem de asas frenéticas desapareceu nos céus. Felizmente, ainda havia outra lagoa e melhor ou pior lá fui tirando umas fotos. A presença dos corvos marinhos, galinhas de água, patos bravos e garças reais era uma constante. Ao longo do dia avistei pelo menos 8 casais de garças reais. Depois de voltar à lagoa principal, continuei em direção à ponta mais a Sul e ao dobrar um pequeno promontório a água estava pejada de pequenos pontos escuros. Parei, a pensar o que seria aquilo, sem descobrir. Continuei a avançar e reparei que os pontos moviam-se.

Não pode ser. Se se movem é porque são seres vivos e são muitos. Não pode ser, no entanto fui-me aproximando e os pontos foram ganhando contornos e a mexerem-se cada vez mais. A dada altura, mexiam-se tanto que voavam e eu fiquei pasmado. Nunca na vida tinha visto tantas galinhas de água juntas. Milhares. É verdade, milhares de galinhas de água passeavam-se naquela zona e à minha passagem iniciavam um voo rasan- te em bandos de centenas e não acabavam nunca. Enchiam os ares e as águas com a sua presença e o seu gasnar. Depois de me habituar àquela multidão, aproximei-me do que parecia ser o fim da lagoa, sob a forma de uma barreira de caniços. No entanto, fura daqui, fura dali, fui avançando e fui descobrindo novos espaços navegáveis e a serpentejar lá fui andando até onde não havia dúvidas, era terra firme e portanto o fim. Era preciso voltar e desenhei uma meia volta larga para não voltar pelo mesmo sítio, até porque, provavelmente, não o encontraria no meio daquele labirinto. No entanto o percurso que eu escolhi para voltar não era tão navegável como isso, mas

aquela eterna mania de, é só mais um pouco e depois já é melhor, deixou-me meio encajado entre juncos e caniços. Era engraçado, remar sem ver a água. Eu sabia que ela estava lá porque o kayak progredia mas a pagaia apoiava-se nos juncos. A seguir vieram os canaviais e a pagaia deixou de ter utilidade. À força de braços fui-me impulsionando pelo meio do canal abrimo um verdadeiro túnel que se ia fechando atrás de mim. Progredi assim centenas de metros, surpreendendo patos bravos, que deviam estar longe de pensarem serem incomodados em tal sítio. Finalmente saí para as águas abertas e com isto tudo era tempo de voltar. Completei a volta que tinha iniciado de manhã, não sem antes fazer uma visita à ilha e rumei novamente em direção a Lisboa. Como o editor desta revista me obriga, vou ter que divulgar onde é este paraíso. Para quem ainda não percebeu, estamos a falar da Lagoa de São André, logo a seguir à Lagoa de Melides e pode-se lá chegar tomando a estrada que sai de Tróia, fazendo a travessia de Ferry a partir de Setúbal. Para pernoitar, podes usar o parque de campismo aberto todo o ano excepto Dezembro, se tiveres carta de campismo. ✎

Texto e Fotografia:
Octávio Teixeira de Almeida

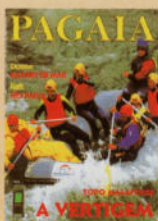


THULE

SWEDEN
L.P.L. ARTIGOS DESPORTIVOS E LAZER, LDA.
Urb. Varandas de Cascais, Lt. 1 • Lj. 3 • 2750 CASCAIS
Telef: (01) 483 53 54 • Fax: (01) 483 53 62



Ref. 001



Ref. 002



Ref. 003



Ref. 004



Ref. 005



Ref. 006



Ref. 007

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			



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



Bússola de Mapas
Preço: 2.100\$00



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



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



Mochila Bosker nas cores verde, azul e camuflado. Modelos de 20 L, 35 L, 50 L e 65 L.
Preços de 5.900\$00 a 11.500\$00

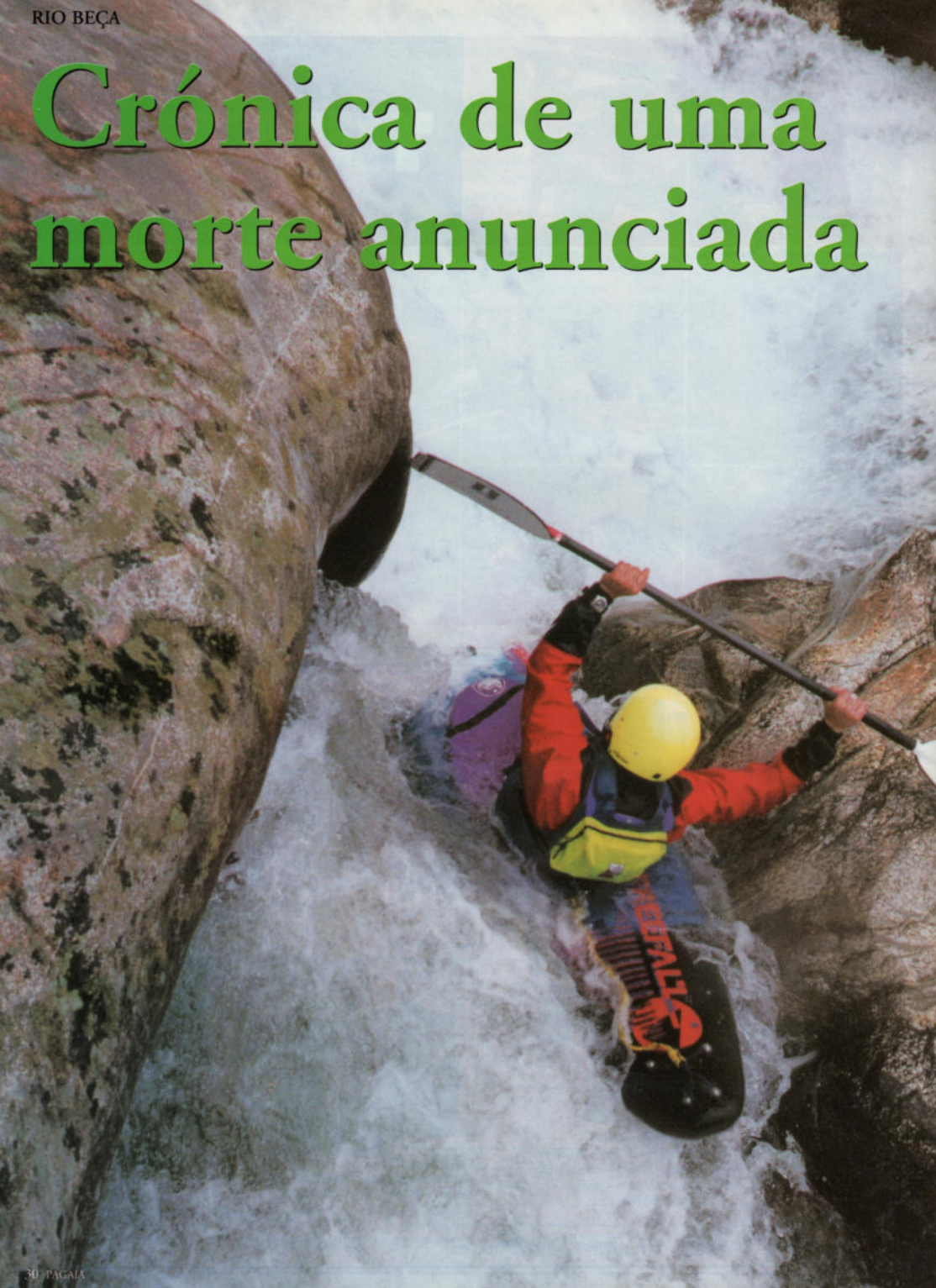


Camisola de Montanha
Cores Azul e verde.
Preço: 5.500\$00

Peça já o seu Catálogo

VENTISCA
Rua Câmara Pestana, Edifício Sintra, Loja 8 • (Junto ao Carlos Manuel) • 2710 SINTRA • Tel./Fax: (01) 924 29 92

Crónica de uma morte anunciada



O título deste artigo não é de modo nenhum original. Mas foi assim escolhido de propósito, pois infelizmente o destino deste rio também o não é.

Paíra sobre esta verdadeira obra prima da natureza, uma sombra.

A sombra mais negra que um rio pode conhecer. Um capricho dos homens que vai alterar irremediavelmente algo que demorou, sabe-se lá, quantos milhares de anos a formar-se, e que estaria ali mais outros tantos para quem o quisesse visitar, apreciar e, claro, navegar. Uma obra vai ser erguida definitivamente, em nome de coisas tão estúpidas e vazias chamadas progresso, desenvolvimento das áreas rurais, aumento de postos de trabalho, necessidades energéticas e outras que agora não me ocorrem, mas que serão igualmente provisórias e conjunturais.

Quem lhes deu o direito de destruir aquilo que não pode ser destruído?

A quem perguntaram se podiam interferir num processo natural que equilibra, caracteriza e dá vida a uma das mais bonitas e selvagens regiões do país?

A quem podemos exigir uma explicação, uma responsabilidade?

O rio Beça vai ser mais um elemento de uma cada vez mais longa procissão de luto, ao lado de outros como o Cávado, o Lima, o Douro, o Homem, o Tejo, o Zêzere, o Minho, etc. etc.

Sim, adivinharam. O rio Beça está condenado pela praga das barragens e mini-hídricas. E a sua sentença de morte definitiva, porque é mesmo de morte que se trata, não vai só impedir que os kayaks possam descer as suas águas, vai impedir também que as trutas as subam, que as plantas cresçam, que as levadas corram, que a vida continue como o tinha feito até agora.

Dentro de dois anos grande parte das águas do rio Beça vão ser represadas, bombeadas, entubadas, aproveitadas para produzir energia eléctrica e despejadas, não outra vez no seu leito como seria normal, mas no Tâmega, para o limpar...

Corram para os vossos kayaks, agarrem-se bem à pagaia, treinem tudo o que puderem, ponham-se em forma quanto antes, mas por favor, desçam o Beça. Porque rios como este já não se fabricam. Pelo menos nos próximos milhares de anos.

O troço do rio que aqui vou descrever vai ser o mais afectado (leia-se extinto) e trata-se de um dos mais bonitos percursos de águas bravas dos conhecidos em Portugal, por si só justificando uma vinda de canoístas estrangeiros ao nosso país como está escrito na Revista Francesa Canoe Kayak (Nº 134). Esperamos quase sempre tempos chuvosos e frios na-



região de águas medicinais. Mas todos os sacrifícios são rapidamente esquecidos quando paramos os carros na ponte do Torneiro, local onde vamos iniciar a descida.

Por baixo dela passa o nosso sonho agora tornado realidade. A espuma branca e o som cheio dos rápidos rodeia-nos já e desperta em nós um pouco das sensações que vamos conhecer ao longo dos cerca de 13 Km do percurso.

Observando com atenção o caudal, porque nesta zona o rio corre largo e enganador, concluímos que está mesmo no ponto. Aqui parece ter pouca água, mas logo uma centena de metros a jusante vai estreitar, tortuoso, entre grandes blocos de granito branco, e logo o caso muda de figura.

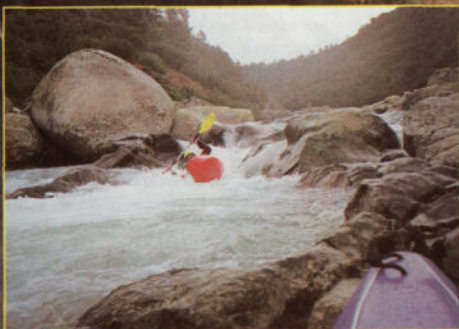
Equipamo-nos meio congelados, porque ainda não são 10 da manhã e o frio é intenso. Mas meia dúzia de pagaíadas depois a temperatura sobe (pelo menos para nós), e tudo se torna agradável. Fazemos a primeira curva do rio, em slalom entre pedras e fazendo peque-

nos saltos. Logo um pouco abaixo esperamos o primeiro estreito, em curva e com uma entrada um pouco sinuosa. Tudo está bem quando acaba bem. Todos passam de cabeça de fora, cobertos de espuma que parece agarrar-se aos cascos dos kayaks e a nós, como se quisesse aproveitar a boia para nos fazer companhia durante uns momentos. A descida continua com um ritmo excelente: saltos, slaloms, toboggans, entrecortados por pequenas piscinas que nos permitem dar dois dedos de conversa e recuperar o fôlego, para logo retomar o seu ritmo apaixonante.

O tempo parece estar parado naquele profundo e bonito vale, de encostas cobertas de vegetação e pedra. Apenas nós, com todos os materiais de cores vivas, parecemos destoar naquele ambiente selvagem.

Navegamos na companhia do rio, da chuva, das trutas e dos nossos pensamentos. Enormes, grandes, médios e pequenos blocos arredondados de granito, formam sempre passagens espectaculares, muitas vezes deixando-nos escolher mais do que uma alternativa de trajectória. Sensivelmente a meio do percurso, é tempo de parar para reconhecer uma passagem em salto com uma recepção mais do que duvidosa, que ameaça um perigoso engravatação. Fazemos uma portagem pela margem esquerda, a única do dia. Mas não desesperamos por causa da ginástica de fazer passar os barcos por cima das rochas escorregadias, porque entramos logo de seguida na água para fazer um espectacular "S" num canal muito estreito que nos coloca outra vez no centro do rio. E quase não temos tempo para ficar a olhar os outros porque logo de seguida cru-





zamos tudo à direita para um belo toboggan de uns 4 metros sem problemas. Mas quem visitar o Beça pela primeira vez, tem muito que olhar, muitos reconhecimentos a fazer porque muitas das passagens não são nada visíveis a montante e podem esconder armadilhas diversas. Porque o rio tem tanto de belo como de potencialmente perigoso e é muito exigente técnica e fisicamente. Continuamos aproveitando todos os caprichos que as águas cristalinas esculpiram na pedra, numa mistura equilibrada de branco, verde e castanho. Mas também de prazer, de adrenalina e de puro gozo. As passagens interessantes são tantas

que não nos é possível descrever todas, apesar de sabermos que todas elas hão-de estar algures retidas nas nossas memórias. Entretanto o dia curto de Inverno já se vai aproximando do final e o cansaço começa a fazer-se sentir, quando entramos no rio Tâmega. Ainda nos esperam dois rápidos bem fortes e com bom volume de água e umas boas pagaiadas até vermos os nossos acompanhantes de terra na ponte de Cavês. Estava acabada mais uma descida do Beça. Desta vez sem precalços. Mas atrás de nós temos recordações de subidas nocturnas pelas margens íngremes e dolorosamente cobertas de arbustos, em buscas desesperadas pela casa do Sr. Lindorfe, uma quinta

simples mas acolhedora, que já por mais de uma vez nos abrigou no conforto da sua lareira em duras noites de Inverno. Ao escrever estas linhas e rever as fotografias, não consigo sequer visualizar na minha mente como irá ficar o Beça sem água. Sem vida, sem o som ensurdecedor dos rápidos, só com as pedras nuas que irão guardar durante muitos e muitos anos, na sua forma e disposição, a memória daquilo que foi um rio. E da mesma forma, hão-de testemunhar a estupidéz persistente de um País que nunca soube, não sabe, nem nunca saberá guardar aquilo que tem de melhor... ✚

Texto e Fotografia: Rui Calado



ZEPELIN

KAYAK bilugar, muito estável, rápido e direccional. Ideal para rio, lago e mar.

Características:
Comprimento 520 cm; Largura 75 cm; Peso 25 kg.

Equipamento base:
Lame; Lâminas de vido; Encosto de banco ajustável; Câmaras estanques.

Equipamento opcional:
Tampas de acesso às câmaras estanques.



ONTÁRIO

KAYAK bilugar muito estável, manobrável, rápido e seguro. Com muito bom comportamento, tanto em águas calmas, como turbulentas (mar).

Características:
Comprimento 500 cm; Largura 80 cm; Peso 30 kg.
Volume máximo de carga 680 L.

Equipamento base:
Finca pés regulável; Encosto de banco ajustável.

Equipamento opcional:
Câmaras estanques; Tampas para acesso à carga.



KAYAKS • CANOAS PRANCHAS DE SURF

Fábrica: Estrada de Coimbra, lote C.e.D. - Tel./Fax (031) 26969
3080 FIGUEIRA DA FOZ



SHUSHUAP

CANOA canadiana, modelos com dois ou três bancos. CANOA para rio, lago e mar calmo, muito estável, manobrável e direccional.

Características:
Comprimento 550 cm; Largura 81 cm; Peso 32 kg.
Carga máxima 250 kg.

Equipamento base:
Câmaras estanques.

Equipamento opcional:
Tampas de acesso à câmara estanque.



MANITOBA

CANOA canadiana, modelos com dois ou três lugares. CANOA para rio, lago e mar calmo. Muito estável, manobrável e direccional.

Características:
Comprimento 430 cm; Largura 75 cm; Peso 30 kg.
Carga máxima 220 kg.

Equipamento base:
Câmaras estanques.

Equipamento opcional:
Tampas de acesso à câmara estanque.



Porta documentos



Rádio VHF



AQUAPAC para todas as situações

AQUAPAC®

Aceitamos Agentes em todo o país



Telemóvel



Máquina fotográfica



Bolsas estanques e práticas



Edifício Liscont, 1º • Cais de Alcântara • 1350 LISBOA • Tel.: (01) 392 09 40 • Fax: (01) 397 00 84

(continuação da página 17)

mente rígidas e leves. A título de exemplo digo-te que já vi um kayak de competição (K1-Maratonas), construído em estrutura de carbono-ninho de abelha, cujo peso se fixava nos 4,6 Kgs.

As principais diferenças entre estes dois tipos de construção baseiam-se na sua qualidade prática e a opção de um ou de outro tem que ser feita logo à partida. Uma embarcação em fibra de vidro (a mais vulgarizada e mais barata) é mais rígida superficialmente devido à acção do gel-coat e com melhor acabamento, proporcionando um melhor deslize, tornando-se também num kayak mais leve. São ideais para albufeiras e cursos de água sem grande número de pedras, podendo no entanto ser utilizados em qualquer situação, até nas águas bravas. O único senão é que exigem mais manutenção, o que por vezes se pode tornar aborrecido, sobretudo porque hoje em dia a maior parte dos praticantes não sabe os truques dos pequenos arranjos a efectuar.

Os de polietileno são mais duráveis, isto é, raramente precisam de fazer reparações; superficialmente menos rígidos o que lhes confere um maior, "afundamento" na água, consequentemente menor velocidade. De entre outros factores destacam-se ainda: descolarem mais com a acção do sol; à medida que a embarcação envelhece, esta torna-se menos elástica e em caso de grandes apertos, grandes em-

bates, adquirem mais facilmente deformações permanentes. Podem ser utilizados em todas as situações, tornando-se ideais nas águas bravas, onde geralmente o desgaste é maior. Em águas calmas perdem na questão da velocidade para os de fibra, uma vez que possuem uma menor capacidade de deslize devido a serem um pouco mais pesados e com uma rigidez superficial menor. O seu grande trunfo é serem como que indestrutíveis, dando-te mais descanso na manutenção.

Como vês o tipo de material de construção tem influência no comportamento da embarcação e cabe-te a ti arranjar um compromisso entre a variante da canoagem que praticas e o kayak que te propões adquirir.

KAYAKS FECHADOS (SKIS): são embarcações totalmente fechadas, em que a ausência do poço ressalta logo à primeira vista. A todo o seu comprimento o convés eleva-se e baixa, formando relevos onde o canoista se senta e "encaixa, fixa" os pés. Tiram a sensação de prisão, mas em situações mais turbulentas é fácil cair de cima deles, tendo ainda o inconveniente de tudo andar mais desprotegido (canoista/carga) em relação aos elementos da natureza. A maioria são autocsvaziantes, isto é, existem orifícios próprios por onde se escoar a água que possa entrar e caso não haja o escoamento de fechar as entradas de respiração interior, são infundáveis. Na sua maioria são de plástico, tomando diversas formas, sendo

também e quase exclusivos ainda de marcas estrangeiras. Quando apareceram eram utilizados quase e só para o surf, mas hoje em dia começam a invadir outras áreas. Podem tornar-se numa alternativa interessante para muitos que desejem abordar a canoagem numa perspectiva diferente.

Ao finalizar este artigo que já vai longo, penso ter passado um pouco os "olhos" por alguns dos itens mais prementes que servem de interrogação para todo aquele que se quer iniciar na canoagem. Procurei fazer uma abordagem diferente, essencialmente prática, aquele saber que fui adquirindo ao longo de 22 anos deste desporto que ainda hoje me continua a deslumbrar e a proporcionar momentos bastante reconfortantes.

Tentei fugir um pouco aos termos puramente técnicos que a muitos talvez não digam nada. Se tive êxito ou não, só tu que lês estas linhas o poderás dizer, talvez houvesse, restassem ainda muitos aspectos, pontos de vista que poderiam ser rebatidos, mas devido aos condicionamentos que surgem na síntese do aspecto geral do tema, devido ainda a aspectos de espaço livre nas folhas desta revista, acabei por orientá-lo da maneira que pudeste observar. Fico à espera, disponível à tua crítica, desde que seja construtiva, para que juntos possamos dar mais contributo, qual gota de água na imensa potencialidade da canoagem portuguesa. ✎

GPS PIONEER

A vantagem Magellan

O SEU GUIA PESSOAL DE OUTDOOR LEVA-O ONDE QUISER E TRÁ-LO DE VOLTA

- Tecnologia AllView 12TM, rastreio 12 satélites
- 24 horas de autonomia com baterias 2 AA
- Robusto, durável e à prova de salpico
- Antena de grande sensibilidade para uma detecção sofisticada
- Armazena 100 pontos de referência, 1 percurso com 10 pernas
- 3 ecrãs gráficos de navegação e de leitura fácil
- Dá distância, rumo, objectivo, direcção, velocidade, tempo que falta, elevação, XTE, elevações de tempo e satélite
- Muito leve com apenas 198 g de peso



REPRESENTANTE EXCLUSIVO

NAUCOM

Telecomunicações, Lda.

Edifício Liscont, 1.º • Cais de Alcântara • 1350 Lisboa • Telef. (01) 397 00 85 • Fax (01) 397 37 32

MAGELLAN
WE BRING GPS DOWN TO EARTH

RAFT 'A' KA
Canyoning e outras aventuras.

Rua Frei Hermão da Câmara, Torre 1-5º C - 2775 Carcavelos
Tel/Fax: 01-457 78 29 Telex: 0936 34 45 34

Nômadadas

Turismo de Aventura Lda. Tels.: (01) 9887923 (20h00) • 0936 738681

maxon
Rádio Comunicações Profissionais

- Comunicações Terrestres
- Trunking
- Transmissão de Dados
- Busca de Pessoas
- Dupla Canalização

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
NAUCOM
Telecomunicações, Lda.

Edifício Liscont, 1º
Cais de Alcântara
1350 LISBOA
Tel.: (01) 397 37 58
Fax: (01) 397 37 32

Vende-se

- Kayak Rotomod, Modelo Explorer + Colete H&H
Preço: 60.000\$00. Tel.: (01) 441 41 12
- Vendo Kayak Perception Super Sport Bom estado. Roxo.
90.000\$00. Tel.: (01) 457 78 29 (Noite)
- Vendo Kayak Prijon Invader Alpine Bom estado. Verde.
80.000\$00. Tel.: (01) 457 78 29 (Noite)
- Vendo Kayak de mar Nelo. Bom estado, com bóia de flutuação, saíote e pagaia. Cor azul claro e branco. Preço 80.000\$00. Tel.: 0936 950908

Este espaço permite aos leitores, vender, comprar ou trocar equipamentos. Envie os elementos para:
Pagaia, Apartado 40 - 2780 OIRAS

METÁGUA

No caminho da EXPO'98

A Loja
Dos
Canoístas

Todo
o Equipamento
para Canoagem

Descidas
de Rios

Cursos
de Canoagem

Crédito
imediato



R-354700



R-925



R-1071



R-921



300040



300870



354010



FOC



SEVRE



352101



R-305000



Bolero CT490

Representante das Marcas: Mack, Perception, Schlegel, Élio e Mega (U.K.).

Agente Exclusivo: Boreal SA (França).

CET - Rua de Xabregas, 2 • Piso 1 • Loja 18 • 1900 LISBOA

Tel.: (01) 868 08 45 / 49 10 • Fax: (01) 868 15 68

<http://www.audiovideo.pt/metagua>

Agente para o Algarve: Vertigem (Silves)

INUK



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

VOYAGER SEA II



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

NELO

ZEPELIN



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

BERLENGAS



Carga Máxima: 280 Kg
Comprimento: 545 cm
Boca: 70 cm

AZORES



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

AMASSALIK



Carga Máxima: 135 Kg
Comprimento: 500 cm
Boca: 58 cm