

2.º CICLO DE ESTUDOS
HISTÓRIA DA ARTE, PATRIMÓNIO E CULTURA VISUAL

Veículos de Tração Animal no Algarve
Carretas e Carros de Besta
Volume I

Daniel Filipe Pereira Cardeira

M

2020



Daniel Filipe Pereira Cardeira

Veículos de Tração Animal no Algarve Carretas e carros de Besta

Volume I

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História da Arte, Património e Cultura Visual, orientada pela Professora Doutora Ana Cristina Sousa

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2020

Daniel Filipe Pereira Cardeira

Veículos de Tração Animal no Algarve Carretas e Carros de Besta

Volume I

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História da Arte, Património e Cultura Visual, orientada pela Professora Doutora Ana Cristina Sousa

Membros do Júri

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Classificação obtida: (escreva o valor) Valores

*«O que dá o verdadeiro sentido ao encontro é a busca,
e é preciso andar muito para se alcançar o que está perto.»¹*

À minha mãe.

¹ **SARAMAGO**, José (1997) – *Todos os nomes*, p. 69.

Sumário

Declaração de honra	4
Agradecimentos	5
Resumo.....	7
Abstract	9
Índice de Figuras	11
Índice de Ilustrações.....	14
Lista de abreviaturas e siglas.....	16
I. Introdução	17
a. Justificação do Tema	18
b. Estado da Arte	22
c. Metodologia	30
d. Objetivos e problemáticas	35
e. Organização dos capítulos.....	38
Capítulo 1 – Algarve: O território e a paisagem	40
1.1. O território	41
1.2. Paisagem e Unidades de Paisagem no Algarve	42
1.2.1. A serra	43
1.2.2. O barrocal.....	47
1.2.3. A beira-mar	48
1.2.4. Barlavento e Sotavento.....	50
1.3. A memória e a paisagem.....	51
Capítulo 2 – Os Veículos de Tração Animal no Algarve.....	55
2.1. Primeira metade do séc. XIX	59
2.2. Segunda metade do século XIX	61
2.3. Séc. XX	64
2.4. Séc. XXI	71
Capítulo 3 - Carretas e Carros de besta.....	75
3.1. O abegão	78
3.2. Rodado	86
3.2.1. A roda	87

3.2.2. O eixo	95
3.3. Tipologias	97
3.3.1. Carro de besta de uso comum	97
3.3.1.1. Morfologia do carro de besta comum	101
3.3.2. Carro de fueiro de volta	106
3.3.3. Charrete	108
3.3.4. Carreta.....	111
3.4. Outras tipologias	118
3.4.1. Aranha	118
3.4.2. Carro de parelha	119
3.4.3. Carro dos cântaros	121
3.4.4. Carro ou aranha do azeite.....	123
3.4.5. Carro funerário.....	125
3.4.6. Churrião.....	127
3.4.7. Carrinha de Portimão	129
3.5. Análise de algumas partes dos veículos consideradas individualmente	132
3.5.1. Cangalho.....	132
3.5.2. Sistema de Suspensão.....	133
3.5.3. Sistema de Travagem	136
3.5.4. Capoeira	138
3.6. Atragem nos carros de besta no Algarve	142
II. Considerações finais.....	148
III. Glossário.....	152
VI. Fontes e Referências	181
a. Fontes	181
Entrevistas.....	181
Fontes Impressas e Dicionários.....	182
b. Referências Bibliográficas	184
Sítios Em-Linha	191
Recursos Iconográficas.....	193

Declaração de honra

Declaro que o presente trabalho é da minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui m ilícito académico.

Corte do Pinto, 26 de Setembro de 2020

Daniel Filipe Pereira Cardeira

Agradecimentos

O primeiro agradecimento é dedicado a todos aqueles que foram a matéria deste trabalho - as principais fontes - pessoas que partilharam comigo o seu conhecimento, as suas práticas e as suas vidas – os mestres artesãos e os detentores do saber empírico: aos abegães João Teodósio Silva (João Patinha) e Virgílio Canelas António, ao albardeiro José Caetano Fernandes e ao seu filho, o correiro Sérgio dos Santos Horta Fernandes e ao carpinteiro e marceneiro António Bicho (Mestre Caluta).

A experiência de quem conviveu e trabalhou em tempos com veículos de tração animal ajudou-me a enquadrar toda uma realidade que desconhecia e nesse sentido deixo assinalada a minha gratidão a José de Jesus Gonçalves, Encarnação Teodósio, Manuel da Ascensão Martins, Gisela Cristóvão e António do Carmo Martins.

À exímia competência dos professores que me ajudaram a construir a minha cultura e a capacidade de *olhar com olhos de ver*.

À Prof. Doutora Ana Cristina Correia de Sousa o meu profundo reconhecimento por acompanhar e orientar este trabalho. Poder debater e conversar consigo durante o processo de investigação foi um prazer. Obrigado pela motivação constante, pelas correções, pelo apelo à racionalidade e pela partilha de conhecimento.

À equipa da Quinta dos Avós e a todos os envolvidos no projeto Museu do Carro – Algarve cuja colaboração resultou numa exposição interpretativa dos veículos de tração animal no Algarve e que esteve na génese desta investigação. Destaco a prestação do André e do Nuno. O André, que me despertou para as questões relacionadas com a mobilidade, pelo sentido prático e crítico com que acompanhou o meu trabalho. O Nuno, por toda dedicação e prestabilidade auxiliando-me sempre com todos os meios à sua disposição.

Não menos importante reconheço e agradeço o papel da minha família no meu percurso. À minha mãe, a quem dedico este trabalho, que incutiu em mim a vontade de querer ir mais longe. Agradeço o seu legado.

Ao meu pai a quem devo muitas das ferramentas que me fizeram chegar até aqui e que contribui para este trabalho com proveitosas discussões sobre o objeto estudado.

À minha avó que sempre me amparou com todo o seu amor e me ensinou a viver.

À minha irmã, ao meu cunhado e sobrinhos, que estimo muito, e que não hesitaram em dar-me a mão nos momentos mais difíceis e por isso contribuíram de forma decisiva para a materialização deste trabalho.

À Sandra, pelo carinho com que me trata e por me ter dado um outro sentido à minha casa.

E porque considero os amigos como os grandes apoios que me mantiveram são neste longo caminho agradeço particularmente aos que tiveram constantemente presentes nos últimos meses. À Dalila, ao Renato e ao Daniel por me terem acolhido e apresentado o Porto. À Fátima Palma Valério pela sua presença durante todo o meu percurso, por ter olhado para o meu trabalho e pela paciência com que sempre me ouviu. À Diana Felícia que nunca hesitou em ajudar-me e que com as suas luzes afastou inúmeras vezes a penumbra que me assombrava. À Daniela Mira pelo gosto com que me escutava e que me fez experienciar e acrescentar uma dimensão afetiva a Tunes e a paisagem circundante. Ao Lucas Campos que se tornou um irmão. À Beatriz Santos, ao José Santos e à Mariana Santos, uma família que sempre me acompanhou. À Patrícia Serrão pela sensibilidade e conversas estimulantes com que me costuma presentear. Ao Carlos Mendes que muitas vezes me guiou pelo Algarve e partilhou comigo muito do seu conhecimento. Ao Rúben Pires que me fez reparar no aroma das flores das alfarrobeiras. Por fim, ao António, que apesar de me ter encontrado a meio do percurso foi uma presença constante, reconfortou-me e deu-me alento para continuar.

Resumo

Os veículos de tração animal foram um importante meio de transporte terrestre que marcou a paisagem algarvia até meados do século XX. Carretas e carros de besta serviram a comunidade nas atividades agrícolas, no transporte de mercadorias e na deslocação de passageiros.

O estudo de veículos de tração animal é indissociável das características e do desenvolvimento do território que os enquadram. A paisagem em que estes se inserem, assim como as atividades que lhes estão inerentes ditam a sua função e forma. A bibliografia proporcionou uma compreensão diacrónica e sincrónica da paisagem, tendo sido lida em paralelo com a observação *in situ*.

Para melhor esclarecer o envolvimento dos veículos de tração animal com a região construímos, de forma diacrónica, o percurso destes veículos no Algarve. A escassez de informação obrigou-nos a abordar o objeto de estudo indiretamente. Desta forma, analisámos o uso privilegiado do gado equino no Algarve, legado da cultura Islâmica; os ofícios praticados na região e a sua relação com as formas de locomoção; a informação referente às vias de comunicação terrestres através de dados sobre as suas condições ou o seu uso. Os estudos relacionados com o turismo e a influência estrangeira no Algarve também se revelaram importantes para interpretar o papel dos meios de locomoção terrestre desde meados do século XX à atualidade.

Para a caracterização de alguns modelos de carro tradicionais partimos do ofício de abegão, o carpinteiro de carros, uma vez que tivemos a oportunidade de contactar com o último abegão a laborar no Algarve, João Teodósio Silva. De forma a entender as questões relacionadas com a utilização dos veículos assim como o papel que desempenhavam na comunidade recorremos à entrevista a naturais algarvios que em tempos utilizaram e conviveram com carros de besta em contexto laboral ou familiar. Registamos sempre a nomenclatura regional e local assim como elaborámos um glossário para auxiliar a leitura da redação.

De forma a tornar a análise do objeto mais clara para o leitor procedemos à realização de um conjunto de ilustrações que acompanham o decurso do trabalho.

Palavras-chave: Veículos de tração animal; Carros de besta; Carreta; Abegão; Carpinteiro de carros.

Abstract

Animal-drawn vehicles were an important means of land transport that marked the Algarve landscape until the middle of the 20th century. Local ox carts and equine-drawn cars served the community in agricultural activities, in the transportation of goods and in passenger travel.

The study of animal-drawn vehicles cannot be dissociated from the characteristics and development of the territory that surrounds them. The landscape in which they operate, as well as the activities that are inherent to them dictate their function and form. The bibliography provided a diachronic and synchronic understanding of the landscape, having been read in parallel with *in situ* observation.

To better clarify the involvement of animal-drawn vehicles with the region, we built, in a diachronic manner, the route of these vehicles in the Algarve. The scarcity of information forced us to approach the object of study indirectly. Thus, we analyzed the privileged use of equine cattle in the Algarve, a legacy of Islamic culture; the crafts practiced in the region and their relationship with forms of locomotion; information regarding terrestrial communication routes through data on their conditions or use. Studies related to tourism and foreign influence in the Algarve have also proved to be important for interpreting the role of means of terrestrial locomotion from the mid-20th century to the present day.

For the characterization of some traditional car models, we started with the craft of abegão, the car carpenter, since we had the opportunity to contact the last working abegão in the Algarve, João Teodósio Silva. In order to understand the issues related to the use of vehicles as well as the role they played in the community, we resorted to interviewing locals who once used and lived with beast cars in a working or family context. We always registered the regional and local nomenclature as well as prepared a glossary to assist the reading of the essay.

In order to make the object analysis clearer for the reader, we proceeded to the realization of a set of illustrations that accompany the work.

Key-words: Animal-drawn vehicles; Equine-drawn cars; Cart; Abegão; Car carpenter.

Índice de Figuras

FIGURA 1 - PORMENOR DE FOTOGRAFIA: ASPETO DA REGIÃO, MONCHIQUE, 1956. INQUÉRITO SOBRE A ARQUITETURA REGIONAL PORTUGUESA (1955-1960) © ORDEM DOS ARQUITETOS. OAPIX.	45
FIGURA 2 - PORMENOR DE FOTOGRAFIA: POCILGAS, CORTE VELHA, CASTRO MARIM, 1955. INQUÉRITO SOBRE A ARQUITETURA REGIONAL PORTUGUESA (1955-1960) © ORDEM DOS ARQUITETOS.OAPIX.....	46
FIGURA 3 - PORMENOR DE FOTOGRAFIA: BAIRRO DA BARRETA, ATIVIDADE MATINAL, OLHÃO, [ENTRE 1943 E 1945]. ARTUR PASTOR © ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA.	50
FIGURA 4 - PORMENOR DE PEDRA NO CUNHAL DE UMA CASA. BAIRRO DA BARRETA, RECANTO DE PESCADORES, OLHÃO, [ENTRE 194- E 1965]. ARTUR PASTOR © ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA.	52
FIGURA 5 - FONTE E CARRO A CARREGAR ÁGUA. FONTANÁRIO, ESPICHE, 1955. INQUÉRITO SOBRE A ARQUITETURA REGIONAL PORTUGUESA (1955-1960) © ORDEM DOS ARQUITETOS. OAPIX. ERRO! MARCADOR NÃO DEFINIDO.	
FIGURA 6 - CARRO A TRANSPORTAR HORTÍCOLAS. MERCADO SEMANAL, LOULÉ, 1955. INQUÉRITO SOBRE A ARQUITETURA REGIONAL PORTUGUESA (1955-1960) © ORDEM DOS ARQUITETOS. OAPIX. ERRO! MARCADOR NÃO DEFINIDO.2	
FIGURA 7 - ESTRADA EMPEDRADA, ONDE A VEGETAÇÃO OCUPOU O ESPAÇO DO POMAR DE SEQUEIRO. MURTA, 2020. DANIEL CARDEIRA © DANIEL CARDEIRA.	53
FIGURA 8 - FOTOGRAMA DO DOCUMENTÁRIO PROPAGANDÍSTICO <i>ENCONTRO COM O ALGARVE</i> , 1968, REALIZADO POR J. E. ELYSEU © ARQUIVO RTP. ELYSEU:1968.	68
FIGURA 9 – (DA ESQ. PARA A DIR.) CARTAZ DE GUSTAVO FONTOURA, 1956; CARTAZ DA COMISSÃO REGIONAL DE TURISMO DO ALGARVE DOS ANOS 70. BLOG TURISMO DO ALGARVE:2011.	68
FIGURA 10 - CARROS DE BESTA A FAZER OS <i>TRANSFERS</i> DE SAÍDA DO AEROPORTO DE FARO A UM GRUPO DE JORNALISTAS BRITÂNICOS ORGANIZADO POR HARRY CHANDLER, EM 1967. STRAZZERA:2015:211....	69
FIGURA 11 - (DA ESQ. PARA A DIR.) CARROÇA JUNTO À IGREJA DE SANTA, ALBUFEIRA, [ENTRE 1960 E 1965]; MOINHO, SÃO BRÁS DE ALPORTEL, [1950-1960]. ARTUR PASTOR © ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA. OAPIX.....	70
FIGURA 12 - (DA ESQ. PARA A DIR.) ALPENDRE, VALE DA ROSA, LOULÉ, [1955]; CARRO DE PARELHA, MORGADO DE ARES, PORTIMÃO [1956] © ORDEM DOS ARQUITETOS. OAPIX.....	71
FIGURA 13 -ÓLEO SOBRE TELA: POUSADA DE CIGANOS, 1923, EDUARDO VIANA. MUSEU NACIONAL DE ARTE CONTEMPORÂNEA DO CHIADO.....	72
FIGURA 14 - CARRO DE BESTA COM RODADOS DE AUTOMÓVEL. FOTOGRAFADO EM MONCHIQUE EM DEZEMBRO DE 2019. © DANIEL CARDEIRA.....	72

FIGURA 15 - (DA ESQ. PARA A DIR.) CARRO DE BESTA DECORATIVO NA VIA PUBLICA EM LAGOA. 2019. DANIEL CARDEIRA; CARRO DE BESTA DECORATIVO NO ALGARVE SHOPPING NA GUIA. 2019. DANIEL CARDEIRA.	73
FIGURA 16 - (DA ESQ. PARA A DIR.) SOUVENIRS EM LOJA TURÍSTICA, FARO, DANIEL CARDEIRA, 2019; FOTOGRAFIA DE PAINEL DE AZULEJOS <i>DESTINOS</i> DE 2004, ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE QUARTEIRA, DANIEL CARDEIRA, 2020.	74
FIGURA 17 - MAPA DE ENTIDADES DETENTORAS DE VEÍCULOS DE TRACÇÃO ANIMAL: A) QUINTA DOS AVÓS. 1- MUSEU DE PORTIMÃO; 2 - MUSEU REGIONAL DO ALGARVE, FARO; 3 - MUSEU DO TRAJE DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL; 4 - RESERVAS DO MUSEU DE TAVIRA; 5 - CÂMARA MUNICIPAL DE CASTRO MARIM. 2020. DANIEL CARDEIRA.	74
FIGURA 18 - REPRODUÇÃO MONOCROMÁTICA DE DESENHOS PINTADOS DA AUTORIA DE JOÃO TEODÓSIO SILVA. REPRODUZIDOS A PARTIR DO REGISTO FOTOGRÁFICO DOS CARROS PERTENCENTES À COLEÇÃO DA Q.D.A.	84
FIGURA 19 - (DA ESQ. PARA A DIR.) BRASÃO DO OFÍCIO DE <i>CHARRON</i> EM PARIS, SÉC. XV. LESPINASSE: 1886-1897:661; BRASÃO OFICIAL DA <i>WORSHIPFUL COMPANY OF WHEELWRIGHTS, S./D. HERALDRY OF THE WORD</i> .	86
FIGURA 20 - JOÃO TEODÓSIO SILVA A ACERTAR O CALÇO COM O AUXÍLIO DE UMA MARRETA. FOTOGRAMA DO VÍDEO ENTREVISTA AO ABEGÃO JOÃO TEODÓSIO SILVA, 2015. PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI) © PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI).	93
FIGURA 21 - <i>SHOEING A WHEEL</i> . GRAVURA PUBLICADA EM 1769 NA <i>ENCYCLOPÉDIE, OU DICTIONNAIRE RAISONNÉ DES SCIENCES, DES ARTS ET DES MÉTIERS</i> . WIKIMEDIA COMMONS:2017.	94
FIGURA 22 - (DE CIMA PARA BAIXO) ENTREVISTA A CASAL DE LAVRADORES NO MERCADO DE OLHÃO. FOTOGRAMA DO DOCUMENTÁRIO <i>CARROÇAS REGIONAIS ALGARVIAS</i> , 1976. © ARQUIVO HISTÓRICO RTP. <i>CINEQUANON</i> . COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES:1976; IMAGENS DE UMA FEIRA NA GUIA. FOTOGRAMA DO DOCUMENTÁRIO <i>O MEU ALGARVE</i> , REALIZADO POR F. EVARISTO, 1956. © CINEMATECAS PORTUGUESA. EVARISTO:1956.	99
FIGURA 23 - PORMENOR DE FOTOGRAFIA: TRABALHADORES, MORGADO DE ARES, 1956. INQUÉRITO SOBRE A ARQUITETURA REGIONAL PORTUGUESA (1955-1960) © ORDEM DOS ARQUITETOS. OAPIX.	108
FIGURA 24 - <i>CHARRETE COM TEJADILHO</i> , (s/d), © TODOS OS DIREITOS RESERVADOS. DAVID DE FREITAS. POSTAL PERTENCENTE AO ARQUIVO DA QUINTA DOS AVÓS.	109
FIGURA 25 - LAGOS- CÂMARA MUNICIPAL, CARRO DE BOI, [19--], EDITOR: MALVA. PASSOS:1995.	117
FIGURA 26 - CARRO ARANHA JÚDICE FIALHO, PORTIMÃO, 1984, JOSÉ GAMEIRO © MUSEU DE PORTIMÃO.	124

FIGURA 27 - (DA ESQ. PARA A DIR.) CARRO FUNERÁRIO DE VARAIS AMOVÍVEIS, MUSEU DO TRAJE DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL, JULHO DE 2019, DANIEL CARDEIRA; CARRO FUNERÁRIO COM VARA, MUSEU DO TRAJE DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL, JULHO DE 2019, DANIEL CARDEIRA.	126
FIGURA 28 - CHURRIÃO, MUSEU DO TRAJE DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL, JULHO DE 2019, DANIEL CARDEIRA.	128
FIGURA 29 - CARRINHA DE PORTIMÃO, PORTIMÃO, [ENTRE 1930 E 1950], (S.A) © MUSEU DE PORTIMÃO.	130
FIGURA 30 - POSTAL: CARRO DE CAPOEIRA, ALBUFEIRA, [ENTRE 1970 E 1980], CÉSAR DE SÁ © MUSEU DE PORTIMÃO.	141

Índice de Ilustrações

ILUSTRAÇÃO 1 - CARRO DE BESTA: RODADO, LEITO E CABEÇALHO. © DANIEL CARDEIRA, 2020.....	78
ILUSTRAÇÃO 2 - RODA RAIADA, DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS	87
ILUSTRAÇÃO 3 - RODADO. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.....	97
ILUSTRAÇÃO 4 - BASE DO LEITO: 1- VARAL (x2); 2- TRAVESSÃO FRONTAL; 3-AGULHAS; 4- LIMÃO; 5- TRAVESSÃO TRASEIRO; 6- TÁBUA DA RABEIRA; 7- VARA; A) RABEIRA. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.	101
ILUSTRAÇÃO 5 - CARRO DE MULA: 1- PASTILHA DO TRAVÃO; 2- TRAVÃO; 3- COMPORTA; 4-CHAVETA; 5- GANCHOS; 6- PONTE TRASEIRA; 7- FUEIRO DE MADEIRA; 8- TAIPAL; 9- ESTICADOR; 10- GUARDA-LAMAS; 11- TENDAL; 12- VARAL; 13- CALDEIRA. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.	103
ILUSTRAÇÃO 6 - CARRO DE MULA: 1- TENDAL; 2- PONTE TRASEIRA; 3; BANCO; 4- COMPORTA; 5- SERRAFO; 6- FUEIRO DE FERRO; 7- ÉSSE; 8- ARGOLA; 9- VARAL; 10- GANCHO; 11- LIMÃO; 12- TRAVESSÃO; A) DECORAÇÃO ESCAVADA NO TRAVESSÃO. DANIEL CARDEIRA. 2019. © QUINTA DOS AVÓS.	104
ILUSTRAÇÃO 7 - DESENHO DE CHARRETE DA COLEÇÃO Q.D.A. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.	109
ILUSTRAÇÃO 8 - CARRETA DE COTIFO. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.....	112
ILUSTRAÇÃO 9 - (DA ESQ. PARA A DIR.) JUGO DE TRAVE SIMPLES, COM CORREIAS DOBRADAS EM 8, INDEPENDENTES UMA DA OUTRA; JUGO DE TRAVE SIMPLES. PORMENOR DE OUTRO SISTEMA DE AMARRAÇÃO DAS PIAÇAS. FERNANDO GALHANO. GALHANO:1973:46-47.	116
ILUSTRAÇÃO 10 - SISTEMA DE PRISÃO DA PASSADEIRA AOS CANZIS E À CABEÇALHA. FERNANDO GALHANO. GALHANO:1973:48.	116
ILUSTRAÇÃO 11 - CARROS DE PARELHA. PAULO FERREIRA. SECRETARIADO DE PROPAGANDA NACIONAL:1940.	121
ILUSTRAÇÃO 12 - CARRO D'ÁGUA DE ALBUFEIRA. ETNOGRAFIA PORTUGUESA. VASCONCELLOS:1983:710	122
ILUSTRAÇÃO 13 - CARROS FUNERÁRIOS DE CASTRO MARIM. DANIEL CARDEIRA, 2020	126
ILUSTRAÇÃO 14 - ASSENTOS DA CARRINHA DE PORTIMÃO. A) - PORTA; B) – CADEIRA: ASSENTO DO COCHEIRO. C) – BANCOS: ASSENTOS DOS PASSAGEIROS. ETNOGRAFIA PORTUGUESA. VASCONCELLOS:1983:709-710.	129
ILUSTRAÇÃO 15 - CANGALHO: 1- BASE DE MADEIRA; 2- FERRAGENS; 3- CANZILEIRA; 4- CANZIL; 5- ESSES DOS CANZIS; 6- GANCHINHOS; 7- PARAFUSOS DAS ESCORAS; 8- PARAFUSO QUE FIXA O CANGALHO À EXTREMIDADE DO VARAL; 9- MOÇO. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.	133

ILUSTRAÇÃO 16 - DETALHE DE SISTEMA DE SUSPENSÃO: 1- EIXO; 3- LIMÃO; 3- VARAL; 4- BORRACHA; 5- MOLA; 6- PRATO; 7- GRAMPO; 8- CAIXA FIXA; 9- CAIXA MÓVEL. DANIEL CARDEIRA, 2019. . © QUINTA DOS AVÓS.	135
ILUSTRAÇÃO 17 - TRAVÃO DE FUSO. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.	137
ILUSTRAÇÃO 18 - APRESTOS E JAEZES. PAULO FERREIRA. SECRETARIADO DA PROPAGANDA NACIONAL:1940.	144
ILUSTRAÇÃO 19 - ATRELAGEM DE UMA BESTA A UM CARRO DE VARAIS. SISTEMA DE MOLIM E JAEZES. DANIEL CARDEIRA, 2019. © QUINTA DOS AVÓS.	145
ILUSTRAÇÃO 20 - PORMENOR DE EIXO, DANIEL CARDEIRA, 2019.	153
ILUSTRAÇÃO 21 - RAIOS E AS RESPECTIVAS ESPIGAS. DANIEL CARDEIRA, 2019.	166
ILUSTRAÇÃO 22 - PATÕES. DANIEL CARDEIRA, 2019.	171
ILUSTRAÇÃO 23 – ROLETA, DANIEL CARDEIRA, 2019.	175
ILUSTRAÇÃO 24 - TAPA PÓ, DANIEL CARDEIRA, 2019.	177
ILUSTRAÇÃO 25 – TARUGO, DANIEL CARDEIRA, 2019.	177

Lista de abreviaturas e siglas

M.C.A.....	MUSEU DO CARRO – ALGARVE
M.N.E.....	MUSEU NACIONAL DE ETNOLOGIA
M.P.	MUSEU DE PORTIMÃO
M.R.A.....	MUSEU REGIONAL DO ALGARVE
M.T.S.B.A.	MUSEU DO TRAJE DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL
PCI-RMA	GRUPO DE TRABALHO PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL DA REDE DE MUSEUS DO ALGARVE
Q.D.A.	QUINTA DOS AVÓS
S.D.....	SEM DATA
SÉC.....	SÉCULO
S.L.	SEM LOCAL
S/P.....	SEM NÚMERO DE PÁGINA

I. Introdução

Até ao último quartel do século XX os carros de besta, nome pelo qual são conhecidos os tradicionais veículos de tração por equídeos no Algarve, povoavam a paisagem algarvia. Estes veículos constituíam uma ferramenta de trabalho fundamental para um grande número de atividades, uma vez que, tal como aconteceu em outras regiões do país, o parco desenvolvimento das vias de circulação e do território proporcionavam a continuidade das atividades artesanais e desencorajavam a modernização das atividades económicas até meados dos séculos XX.

Num território predominantemente agrário, os carros de besta auxiliavam os pequenos lavradores nos transportes de alfaias agrícolas e de mercadorias como alfarrobas, cereais, favas, figos, *griséus*² e outros produtos hortícolas. Nas estradas era comum os carros mais robustos como carretas, carros de parelha e de fueiro de volta conduzirem cargas pesadas como cantaria, cortiça e madeira. Existiam ainda alguns modelos construídos de forma inteiramente adaptada à sua função, como os carros para transporte de água, de azeite ou lixo. A par da variedade de modelos de carros existiram uma série de oficinas incumbidas de os construir e reparar, que detinham o conhecimento relativo ao ofício de abegão, o carpinteiro de carros no Algarve.

A partir da década de 60 dá-se o *declínio de um tempo longo*³ em que a sociedade marcadamente rural, comum a todo o país, se transforma através dos fluxos migratórios, que esvaziaram as aldeias, e da progressiva modernização da agricultura. No Algarve o declínio do uso de carros de besta, sobretudo entre as décadas de 70 e 80 do século XX, foi uma das consequências diretas resultante desta mudança de paradigma.

Atualmente, os carros de besta persistem sobretudo como evocação de uma imagem bucólica do Algarve arreigada às tradições e que influenciou, e foi influenciada, pela divulgação turística. Encontramos carros a decorar espaços públicos e privados,

² Nome regional para ervilhas.

³ Título do texto introdutório do catálogo da exposição *O voo do arado*. Cf. **BAPTISTA**, Fernando Oliveira; **BRITO**, Joaquim Pais de; **PEREIRA**, Benjamim (coord.) (1996) – O voo do arado.

*souvenires e material publicitário de forma que, através dos carros ou carroças regionais algarvias, [o] turista, que transforma a face do Algarve, pode mirar um tempo algarvio e português, o tempo das carroças*⁴.

a. Justificação do Tema

O primeiro contacto com os tradicionais carros de tração animal fabricados no Algarve deu-se em Fevereiro de 2019, quando começaram as primeiras conversações no sentido de realizar um estágio profissional na Quinta dos Avós⁵. Este tinha em vista a colaboração no projeto de inventariação e musealização da coleção de peças representativas da vida quotidiana e atividades profissionais de meados do século XX, nomeadamente o recheio de uma venda, alfaias agrícolas, objetos do quotidiano e artesanato. A coleção da Quinta dos Avós foi maioritariamente reunida por José de Jesus Gonçalves e apresenta uma diversidade de peças tão vasta como os interesses dos seus proprietários.

Do conjunto de peças expostas destacavam-se, pelo volume e pelas cores, os dez veículos de tração animal pertencentes à coleção. Pela sua presença e pela ligação afetiva dos proprietários com os mesmos decidiu-se atribuir um maior destaque a estes objetos e dar início ao que será a exposição interpretativa sobre os veículos de tração animal no Algarve, o projeto *Museu do Carro - Algarve*.

O estágio começou em maio de 2019, proporcionando-nos o contacto com o objeto que adotámos, mais tarde, como tema para a dissertação de mestrado. Deparamo-nos à partida com a escassez de informação sobre o tema, que só poderia ser colmatada com o recurso à oralidade, isto é, à memória de quem viveu e trabalhou com os veículos de tração animal tradicionais, assim como com quem os construiu. Estas

⁴ CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

⁵ Quinta agrícola que se dedica, desde 1989, ao fabrico artesanal de doçaria conventual. Atualmente também se consagra à produção de cerveja, chás, compotas, licores e aguardentes.

peças são menos hoje do que seriam há poucos anos e serão ainda menos nos próximos anos.

Dez meses de contacto diário com os carros também nos fez perceber que os veículos que chegaram ao presente são um património em risco, por serem de difícil preservação. As suas dimensões e volumes generosos tornam difícil a sua conservação e a madeira é facilmente danificada pela ação do ambiente e por xilófagos, o que os torna muito perecíveis. A ação do tempo faz com que seja urgente a sistematização desta informação, cujos dados se encontram dispersos por registos pontuais ou só podem ser obtidos com recurso à oralidade.

Para além da coleção pertencente à Quinta dos Avós, existem atualmente coleções públicas e privadas que possuem carros de bestas em bom ou razoável estado de conservação, e às quais recorreremos para este estudo. Por outro lado, a última oficina no Algarve onde atualmente se fabricam veículos de tração animal de forma tradicional, a oficina de João Teodósio Silva, constituiu igualmente uma fonte fundamental para este estudo.

Esta última abegoaria do Algarve mantém-se em funções desde 1963 e preserva muito do conhecimento e material usado em meados do século XX. Contudo, a idade avançada de João Teodósio Silva assim como a ausência de discípulos, põem em causa a existência da mesma. Justifica-se, por isso, a urgência do estudo deste património de forma a mitigar as perdas proporcionadas pelo possível fecho da oficina.

O nosso estudo é particularmente pertinente como recurso para a elaboração da exposição interpretativa do projeto em progresso do Museu do Carro – Algarve. Neste aspeto, pretendemos auxiliar de forma direta uma ideia que agregará valor cultural a nível local e que poderá ser um complemento às atividades turísticas circundantes. A exposição atual já demonstrou ser um atrativo, pois recebe frequentemente visitantes interessados no espaço e nos objetos, pelo que a implementação de uma exposição interpretativa dos carros irá enriquecer as instalações da Quinta dos Avós, assim como acrescentar um ponto de interesse cultural à região.

No que diz respeito a exposições interpretativas sobre carros de besta e o ofício de abegão, encontrámos no Museu do Traje de São Brás de Alportel⁶ um precioso conjunto de veículos expostos acompanhados com alguma informação, que será mencionada ao longo do trabalho. Tomámos ainda conhecimento de espaços museológicos que expõem ferramentas pertencentes ao ofício do carpinteiro de carros, nomeadamente o Museu da Ruralidade de Castro Verde⁷ e o Museu Municipal de Etnografia em Serpa⁸.

O nosso estudo está também em concordância com uma crescente preocupação em estudar e refletir sobre o património imaterial. Nesse sentido, destacamos duas iniciativas no sul do país: as recolhas feitas pelo *Grupo de Trabalho Património Cultural Imaterial da Rede de Museus do Algarve*⁹, que inclusive registou em vídeo uma entrevista feita ao abegão João Teodósio Silva em 2015, e que em 2018 lançou a página em-linha *Algarve Imaterial*. No Alentejo o *Centro UNESCO para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial*¹⁰ em Beja, inaugurado em 2017, e tem como vocação a salvaguarda das artes e ofícios através da divulgação dos mesmos.

No contexto internacional deparamo-nos com vários museus dedicados a veículos de tração animal. Porém, o nosso conhecimento é limitado no que diz respeito a espaços ou exposições em que a natureza dos veículos expostos seja comparável às carretas e carros de besta fabricados no Algarve por abegões. O *Museo del Carretto Siciliano Gullotti*¹¹, na Sicília, é dedicado aos tradicionais e profusamente decorados carros sicilianos. Da mesma forma, destacamos a pertinência de vários museus em que é dado destaque não só aos veículos como ao construtor de rodas, ofício que tem proximidades com o abegão, tal como defendemos no Capítulo 3.1. Evidenciamos, por

⁶ Cf. **MUSEU DO TRAJE SÃO BRÁS DE ALPORTEL** (s.d.) - *Veículos tradicionais, exposição permanente*. [Em-Linha].

⁷ Cf. **MUNICÍPIO CASTRO VERDE** (s.d.) – *Museu da Ruralidade*. [Em-Linha].

⁸ Cf. **MUNICÍPIO DE SERPA** (s.d.) – *Museu Municipal de Etnografia* [Em-Linha].

⁹ Cf. **ALGARVE IMATERIAL** (s.d.) - *Património Cultural Imaterial do Algarve | Mapeamento*. [Em-Linha].

¹⁰ Cf. **CÂMARA MUNICIPAL DE BEJA** (s.d.) – *Centro UNESCO para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial*. [Em-Linha].

¹¹ Cf. **MUSEO DEL CARRETTO SICILIANO GULLOTTI** (s.d.) – *Il Carretto Siciliano*. [Em-Linha].

isso, as seguintes realidades: em França, o *Musée Atelier du Charron*¹², em L'Isle-en-Dodon; no Reino Unido o *Museum of English Rural Life em Reading*¹³; no Canadá o *Remington Carriage Museum*¹⁴; em Cardston e nos Estados Unidos o *Colonial Williamsburg*¹⁵, museu a céu aberto onde ainda se fabricam rodas. No Reino Unido, no Canadá e nos Estados Unidos a construção de rodas de forma artesanal ainda persiste e encontramos estes profissionais representados por companhias históricas como a *The Worshipful Company of Wheelwrights*¹⁶ no Reino Unido, fundada em 1670, ou associações como a *Western Canadian Wheelwright's Association*¹⁷, no Canadá, e a *The Carriage of Association of America*¹⁸ nos Estados Unidos, onde se incluem também outros profissionais relacionados com a construção e condução de carruagens. O reconhecimento de uma profissão histórica a nível internacional demonstra o interesse contínuo que se sente por esta atividade e, nesse sentido, este trabalho contextualiza um ofício que, apesar de regional, deriva de uma extensa e contínua tradição.

A ausência de trabalhos científicos sobre veículos de tração animal no domínio da História de Arte, tornam este trabalho particularmente pertinente. A maioria dos estudos que se debruçam sobre a tração animal são da área da Etnografia que, na sua maioria, abordam exaustivamente os vários modelos de carros de bois no país, mas que tratam de forma menos aprofundada a tração mular e a região do Algarve. A análise dos veículos de tração animal através da História da Arte acrescenta outras dimensões ao conhecimento do objeto de estudo através da observação e registo dos métodos e forma de fazer do abegão; da recolha das expressões linguísticas muitas vezes de carácter regional ou local; no entendimento do papel dos veículos nas comunidades e o seu proveito e representação na economia e na vida social; da análise das suas formas

¹² Cf. **COMMINGES PYRÉNÉES** (s.d.) - *Musee Atelier du Charron et Exposition de Machines a Coudre*. [Em-Linha].

¹³ Cf. **MUSEUM OF ENGLISH RURAL LIFE** (s.d.) - *Wheelwright*. [Em-Linha].

¹⁴ Cf. **CROWN OF THE CONTINENT** (s.d.) - *Remington Carriage Museum*. [Em-Linha].

¹⁵ Cf. **COLONIAL WILLIAMSBURG** (s.d.) - *Wheelwright Trades*. [Em-Linha].

¹⁶ Cf. **THE WORKSHIPFUL COMPANY OF WHEELWRIGHTS** (s.d.) - *History*. [Em-Linha].

¹⁷ Cf. **WESTERN CANADIAN WHEELWRIGHT'S ASSOCIATION** (s.d.) - *Home*. [Em-Linha].

¹⁸ Cf. **THE CARRIAGE OF ASSOCIATION OF AMERICA** (s.d.) - *The Past, Present and Future of Carriage Driving*. [Em-Linha].

e respetiva comparação com outras realidades geográficas; da compreensão das formas e evolução dos veículos na diacronia e relação com o território.

b. Estado da Arte

A primeira grande dificuldade com que nos deparámos no início desta investigação prendeu-se com a escassez de estudos relacionados com os tradicionais veículos de tração animal, sobretudo no Algarve. A exceção encontrámo-la em dois trabalhos: na dissertação de mestrado de Joana Esteves¹⁹, na área da Antropologia, que parte da análise do fundo documental dos registos de veículos de tração animal em Tavira. Os principais contributos desta obra refletem-se no tratamento de dados estatísticos para alguns anos do século XX, na análise feita à legislação e na recolha de testemunhos junto de abegões e proprietários de carros de besta. A informação trabalhada na referida dissertação foi fundamental para a compreensão do funcionamento da profissão de abegão, assim como para o entendimento de algumas áreas de maior influencia deste ofício na região. Joana Esteves obteve ainda informação junto de um outro abegão, Dionísio Martins, que infelizmente não conseguimos contactar. Este trabalho foi também particularmente importante num primeiro momento pois ajudou-nos a identificar uma parte significativa da bibliografia que usamos. O segundo trabalho é referente à sucinta publicação de José Rosa Sampaio sobre os veículos de tração animal em Monchique²⁰.

Começámos por identificar e consultar trabalhos de carácter mais amplo e que abrangessem de forma geral os transportes terrestres a nível nacional. Encontrámos no artigo de Virgílio Correia, de 1919, *O carro rural português*²¹, o primeiro trabalho inteiramente dedicado aos veículos de tração animal em Portugal. Virgílio Correia

¹⁹ **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tracção animal no concelho de Tavira. Proposta para a interrogação antropológica de uma fonte*. Dissertação apresentada ao Instituto Superior das Ciências do trabalho e da Empresa de Lisboa para a obtenção do Grau de Mestre em Antropologia: Patrimónios e Identidades.

²⁰ **SAMPAIO**, José Rosa (2013) – *Os Antigos Carros de Tracção Animal do Concelho de Monchique*.

²¹ **CORREIA**, Vergílio (1917) – *O carro rural português*.

começa por falar dos primitivos transportes terrestres como o trenó e a zorra, assim como dos carros de bois usados desde a antiguidade até ao presente. Ao longo do texto, publicado em duas partes, o autor disserta sobre as referências arqueológicas e históricas, as características e a nomenclatura de vários modelos de carros usados no país como os carros da Estremadura, o carro saloio, o carro ribatejano, o carro de Coimbra, o carro agrícola da Figueira da Foz, o Carro da Beira Alta e os carros do Alentejo e Algarve. Para o nosso estudo são particularmente pertinentes os parágrafos dedicados aos carros do Alentejo e Algarve. Neles, o autor designa por Carro do Sul o carro de rodas raiadas e tracionado por bovinos ou muares. Acrescenta que o carro de rodas cheias estaria quase desaparecido no sul, *persistindo apenas o seu uso entre águas do Tejo e Sado (...) e em parte dos distritos de Portalegre e Évora, de Borba para cima*²². Quando se refere ao Carro do Sul, indica-nos também que as rodas raiadas começaram a substituir as rodas cheias pelo menos desde o início do século XIX e que este veículo pode ser puxado por bois ou muares dependendo da canga que lhe é atrelada. Sobre o Algarve, acrescenta que o carro de bois Algarvio é a carreta e que só difere do carro de muares pelo seu leito mais sólido.

Em 1940, na publicação do Secretariado da Propaganda Nacional, *Vida e Arte do Povo Português*²³, Virgílio Correia persiste na distinção entre o carro do Sul, no Alentejo e Algarve e os restantes carros, no centro e norte do país, dando no entanto menos atenção aos primeiros uma vez que *O carro do sul, do Algarve e do Alentejo, puxado por muares ou por bois, não oferece aos olhares gulosos de pitoresco, tantos motivos de atenção, como o do centro e norte do país*²⁴. Contudo, reconhece como dignos de atenção os pormenores de construção, aparelhamento e arreios, a forma dos jugos, o sistema de tiro, o trabalho dos carros, o bordado e o colorido dos panos de aparato que dizem respeito à Carrinha, *leve e pintalgada*²⁵ e à Carreta. O autor termina o texto

²² CORREIA, Virgílio (1917) – *O carro rural português*. p.204.

²³ CORREIA, Virgílio (1940) – *O carro rural*.

²⁴ CORREIA, Virgílio (1940) – *O carro rural*. p. 109.

²⁵ CORREIA, Virgílio (1940) – *O carro rural*. p. 109.

alertando para a necessidade de se recolher os vários tipos de carros regionais e os jaezes a eles associados.

Consultámos também alguns textos que Luís Chaves escreveu sobre veículos de tração animal entre a década de 1940 e 1960, alguns específicos sobre as carroças de Lisboa²⁶ e outros de carácter mais geral. Em 1949²⁷, publica um artigo no qual faz uma proposta metodológica, a que chama esquema de estudos, para a pesquisa dos meios de transporte terrestres e marítimos. Aborda os aspetos a ter em conta na análise dos meios de transporte, assim como no *meio natural* onde atuam. Para o nosso estudo são pertinentes as questões morfológicas e as características identificadas em relação aos transportes terrestres, sobretudo quando se refere aos aspetos decorativos e aos carros usados no Alentejo, de grandes rodas radiadas como o carro de parelha, o carro manchego e o churrião.

Em 1958²⁸, o mesmo autor descreve-nos algumas tipologias de carros na obra *Os Transportes Populares em Portugal – Carros e Barcos (Tipos e Decorações)* na qual, para além de abordar a evolução deste meio de transporte, inclui um capítulo dedicado à tração mular. Distingue dois tipos de carros de tração mular, um que deriva diretamente do «molas de azinho» do Alentejo e o outro que é a carroça, alta ou baixa, consoante a altura do estrado. Fala da riqueza da decoração deste tipo de carros e dos seus toldos assim como dos *pertences* da atrelagem. Para o Algarve, apenas menciona a Carrinha de Portimão, carro que considera adaptado às condições regionais e locais.

Conde d’Aurora, que anteriormente já tinha escrito sobre o carro de bois no Minho, escreve no livro *Arte Popular em Portugal*²⁹ o capítulo dedicado aos veículos de tração animal. O autor faz a associação entre o carro de bois português e o *plaustrum*, carro usado durante o império romano. Descreve ainda o carro de bois minhoto assim como os carros de Aveiro, Coruche e do Alentejo. No que diz respeito a carros de tração

²⁶ **CHAVES**, Luís (1953) – *Nota Etnográfica, Carros, carrinhos e carroças de Lisboa*. e **CHAVES**, Luís (1960) – *Nota Etnográfica, Os «AVENTAIS» dos Cavalos das Carroças nas Ruas de Lisboa*.

²⁷ **CHAVES**, Luís (1949) – *Os transportes na etnografia em Portugal*.

²⁸ **CHAVES**, Luís (1958) – *Os transportes populares em Portugal — Carros e barcos (Tipos e decorações)*.

²⁹ **AURORA**, Conde d’ (1963) – *Carros e Carroças*.

equina, as carroças, o autor refere as usadas na Póvoa de Varzim, em Lisboa e no Alentejo. De forma muito sintética refere ainda carros de outros locais e com funcionalidades específicas, apresentando para o Algarve somente uma fotografia da carrinha de Portimão. Destacamos, neste texto, a exaltação que o autor faz do objeto.

Em 1973 é publicada a obra de Fernando Galhano, *O carro de bois em Portugal*³⁰, na qual são feitas descrições minuciosas, o registo das suas funções, dos seus acessórios, das formas de fazer, da nomenclatura local e do papel dos carros nas comunidades. Para o Sul do país, descreve o carro chião e a carreta Alentejana e Algarvia. Parece-nos, tal como observou Joana Esteves, que a análise dos veículos da região do Algarve foi pouco aprofundada – apenas é referido para o Algarve uma carreta em São Marcos da Serra (Silves) e outra em Bensafrim. Contudo, reconhecemos a importância deste trabalho para a nossa investigação em vários sentidos: observa a proximidade morfológica entre a carreta, tracionada por bois, e o carro de parelha, puxado por muares; dá-nos indicação sobre o fabrico dos carros, das rodas, assim como do papel destes no quotidiano, indicações que vão ao encontro dos carros estudados por nós.

Do mesmo ano é a obra *Sistemas de Atrelagem dos Bois em Portugal*³¹ que nos elucidou sobre a canga e a forma de atrelagem usadas nos carros de bois no Sul do país.

O Volume VI da *Etnografia Portuguesa, tentame de Sistematização*³² foi publicado em 1983, dedicando várias páginas aos meios de transporte. Consideramos, porém, a atenção dada à região Algarvia muito ligeira, apresentando uma breve síntese e escassos modelos. No entanto, a informação prestada é relevante, salientando-se: a frequência, no Algarve, do carro Alentejano, apesar de não especificar qual ou quais modelos; a apresentação da Carrinha de Portimão e um dos Carros d'água de Albufeira. A par dos carros também descreve a canga de bois usada.

³⁰ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*.

³¹ GALHANO, Fernando, OLIVEIRA, Ernesto Veiga de Oliveira, PEREIRA, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atrelagem dos Bois em Portugal*.

³² VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa: tentame de sistematização, Volume VI*.

No que diz respeito à reflexão sobre os aspetos de conservação e ao valor patrimonial dos carros foi-nos útil, sobretudo para o estágio profissional, a publicação de António Fialho Pinto *Para um museu da viatura de tração animal*³³.

A obra de José Hipólito Raposo, *Carros de Cavalos em Portugal no século XIX*³⁴, foi pertinente para adquirirmos noções sobre os modelos de carros de transporte de passageiros tracionados por gado cavalar usados em Portugal, no século XIX. Por ser uma obra escrita por alguém que restaurou carros de cavalos, é-nos revelada informação técnica sobre procedimentos e materiais, incluindo o fabrico de uma roda raiada. Por outro lado, o autor não apresenta as fontes consultadas ao longo do texto, assim como não é clara a origem da informação dos textos a que o autor intitula de *memórias*.

De excecional importância é a obra *O voo do arado*³⁵, publicada aquando da exposição com o mesmo nome no Museu Nacional de Etnografia. No que diz respeito aos transportes, Benjamim Pereira escreve sobre os jugos, os sistemas de atrelagem de equídeos e os carros de tração animal³⁶. Esta obra apresenta também vários textos que enquadram um momento de mudança, em meados do século XX, na realidade do país, assim como a evolução dos instrumentos agrícolas. O abandono dos carros de tração animal no Algarve integra a realidade que esta obra aborda, o que a tornou particularmente útil a este trabalho, sobretudo os textos de Carminda Cavaco³⁷, Cristina Bastos³⁸ e Pedro Prista³⁹ dedicados à região.

Igualmente importantes foram as obras de autores que estudaram veículos num contexto local. Para a nossa investigação destacamos aqueles que se focaram no Alentejo, território tangente ao Algarve, uma vez que as relações e semelhanças entre os veículos dos dois territórios são evidentes, como pudemos ver nas obras de Virgílio

³³ **PINTO**, António Fialho (1991) – *Para um museu da viatura de tração animal*.

³⁴ **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal, século XIX*.

³⁵ **BRITO**, Joaquim Pais de, e outros (coords.), (1996) – *O voo do Arado*.

³⁶ **PEREIRA**, Bejamim (1996) – *Alfaías agrícolas*.

³⁷ **CARMINDA**, Cavaco (1996) – *Da Quinta da Quarteira à Vila Moura*.

³⁸ **BASTOS**, Cristiana (1996) – *A escala da mudança: o tempo da Serra Algarvia*.

³⁹ **PRISTA**, Pedro (1996) – *No Barrocal*.

Correia e Fernando Galhano que tratam juntamente os veículos do Alentejo e os do Algarve.

A partir da obra de Silva Picão, *Através dos campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*⁴⁰, foi possível conhecer em detalhe vários modelos de carros usados no concelho de Elvas, na viragem do século XIX para o XX, nomeadamente o carro alentejano de uso comum, a carreta, o carro manchego, o carrinho de varais e o churrião.

Em 1938, António Silva Barbosa⁴¹ descreve-nos detalhadamente os carros de parrelha alentejanos observados em Évora, dando-nos detalhes sobre as características do veículo, a nomenclatura empregue e o processo de construção dos mesmos.

Afastada da realidade algarvia, mas importante por se referir a veículos com mecânicas semelhantes aos carros de besta no Algarve, é a obra de Maia dos Santos *A carroça poveira. Subsídios para a sua história*⁴². Apesar das referências estarem ausentes ao longo do texto, o recurso a fotografias, a esquemas explicativos assim como a legislação tornam esta obra particularmente relevante para a compreensão do uso de tração animal como transporte terrestre, à escala local.

No que diz respeito à literatura estrangeira, foram essenciais duas obras para enquadrar os veículos de tração animal no contexto europeu. Através dos textos e gravuras *L'Encyclopédie, Sellier, carrossier, charron*⁴³, recolhidos da *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, verificamos uma correspondência significativa entre a construção de rodas na França do século XVIII e atual do Algarve, o que nos permitiu vincular o ofício de abegão ao de *charron*. A obra de 1993, *Making a wheel – how to make a traditional light English pattern wheel*⁴⁴, descreve passo a passo a construção de uma tradicional roda leve inglesa, pelo que

⁴⁰ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*.

⁴¹ **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*.

⁴² **SANTOS**, Maia do (2001) – *A carroça poveira. Subsídios para a sua história*.

⁴³ **DIDEROT ET D'ALEMBERT** (1987) – *L'Encyclopédie, Sellier, carrossier, charron: [recueil de planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, avec leur explication]*.

⁴⁴ **HURFORD**, Robert, **WRIGHT**, John (2013) – *Making a wheel – how to make a traditional light English pattern wheel*.

podemos constatar a semelhança do processo com a construção da roda feita pelo abegão João Teodósio Silva. Esta obra, para além de ser ilustrada com fotografias e desenhos, compara, por vezes, os métodos feitos à mão (*hand-made*) com os mecanizados (*machine made*), dando-nos uma perspetiva do acréscimo que a mecanização trouxe ao ofício. De igual importância foi a obra, mais recente, de Richard Bulliet, *The Wheel: Inventions and Reinventions*⁴⁵ que, apesar de exceder em parte o tema a que nos dedicamos, ajudou-nos a familiarizar com noções associadas aos meios de locomoção, assim como ter a perceção das suas origens, dos seus usos e da forma como evoluiu em vários locais ao longo do tempo. A proposta de Bulliet também aborda a disseminação do uso de carruagens, o que nos leva a perceber o contexto e a cronologia em que se começou a usar veículos para transporte de passageiros na Europa. Antes do século XVI seria dada preferência à deslocação em equinos.

Foi necessário procurar referências sobre veículos de tração animal na região e para isso socorremo-nos sobretudo de fontes e bibliografia de descrição geral do território algarvio. Estas fontes também foram particularmente importantes para percebermos o papel dos veículos numa perspetiva diacrónica. Para contextualizar a preferência do uso de equídeos de carga em detrimento de carros de tração animal recorreremos à informação contida nos *Forais Manuelinos do Algarve*⁴⁶ e ao *Livro do registo do tabelamento dos ofícios e serviços de Loulé*⁴⁷.

Do início do século XIX usámos a publicação de 1812 de Lobo Lacerda, no *Jornal de Coimbra*⁴⁸, onde o autor aborda apenas dois carros que encontrou no concelho de Castro Marim aquando da sua visita à região, em 1790. É-nos descrito um cenário de fraco desenvolvimento onde se dá conta da escassez de estradas, de pontes, de pastagens, de sistemas de rega e de alfaías agrícolas na região.

⁴⁵ **BULLIET**, Richard (2016) - *The Wheel: Inventions and Reinventions*.

⁴⁶ **DIAS**, Luiz Fernando de Carvalho – *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve. Entre Tejo e Odiana*.

⁴⁷ **MAGALHÃES**, Joaquim Romero, **SABOIA**, João (2004) – *Livro do registo do tabelamento dos ofícios e serviços, 1555-1562*.

⁴⁸ **LOBO**, Lacerda (1812) - *Memória sobre a agricultura do Algarve, e melhoramentos que pode ter*. In *Jornal de Coimbra* Vol. 1.

A descrição de Silva Lopes do Algarve, de 1841, fornece-nos alguma informação esclarecedora sobre a precariedade das vias de comunicação assim como sobre as formas de transporte no dorso de muares e jumentos. É ainda nesta obra que temos a primeira descrição, com alguns detalhes, do carro de bois encontrado em Silves e no Litoral Algarvio.

Tomaz Cabreira⁴⁹, através de um quadro com dados de 1912, informa-nos dos números de veículos de tração animal a circular por concelho, assim como de outros meios de transporte. É referida a observação de carros de bois e carros de muares assim como da *carrinha*, veículo puxado por um cavalo e que Tomaz Cabreira identifica como um curioso carro regional.

No *Guia de Portugal* de Raul Proença, editado pela primeira vez em 1927, o autor leva-nos a um percurso pelo Algarve onde os comentários nem sempre são benignos à região. Contudo, elogia os *corredores*⁵⁰ cavalos algarvios que compensam o estado lastimável em que se encontram as estradas na região. Também nos dá um retrato relevante da carrinha regional:

(...) espécie de char-à-blanc pequeno de duas rodas, dois estribos, tejadilho com cortinas, sem travão, leve, pitoresca e rápida. Puxada por um cavalinho infatigável adornado de cordões de lã vermelha, guiada por um cocheiro que fala sempre ao animal como a uma pessoa de família, - corre, voa pelas estradas poeirentas⁵¹.

Mais recente é a obra de Luís Santos, *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*⁵², pertinente no sentido em que nos dá um panorama de como seriam as vias de comunicação no Algarve, incluindo as principais estradas em meados do século XIX. Através da análise ao recenseamento de 1853, conseguimos

⁴⁹ **CABREIRA**, Tomás (1918) – *O Algarve Económico*.

⁵⁰ Expressão usada pelo autor para explicar o quão bons a correr eram os cavalos usados para tracionar as carrinhas algarvias.

⁵¹ **PROENÇA**, Raul (1991) – *Guia de Portugal. II. Estremadura, Alentejo e Algarve*. p. 210.

⁵² **SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*.

perceber como os veículos eram classificados e quais eram os que circulavam nas estradas analisadas.

A extensa e completa monografia *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias*⁵³ foi determinante para compreender a região assim como nos revelou uma ampla bibliografia.

Através da obra de Joaquim Romero Magalhães, *O Algarve na Época moderna*⁵⁴, encontramos a menção mais recuada a veículos de tração animal no Algarve no poema épico, do primeiro quartel do século XVII, de Gonçalo Delgado, sobre a fuga ao saque de 1596, operado pelo Conde de Essex à cidade de Faro. Na mesma obra de Joaquim Magalhães deparamo-nos com a referência específica a carros de carga usados por comerciantes ingleses num relato do bacharel José Viegas de Andrade, de 1774.

No decorrer da nossa investigação detetámos, ainda, alguns artigos académicos que se revelaram importantes, ora pelo tema ora por referências, por vezes isoladas, mas que acrescentaram informação relevante a este trabalho. Referimos, a título de exemplo, alguns trabalhos que encontramos na publicação *Fragments para a História do Turismo no Algarve*⁵⁵, artigos como o de Alberto Strazzera⁵⁶, de José Gameiro e Ana Ramos⁵⁷, de António Correia Mendes⁵⁸ ou de Aurélio Nuno Cabrita⁵⁹.

c. Metodologia

Gostaríamos de começar por explicar a preferência pelo uso do termo carro, vocábulo comum referente atualmente aos automóveis, mas que em tempos foi,

⁵³ **MARQUES**, Maria da Graça Maia (coord.) (1999) – *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias*.

⁵⁴ *O Algarve na Época moderna*

⁵⁵ **GONÇALVES**, Alexandra Rodrigues, **OLIVEIRA**, A. Paulo Dias, **SANTOS**, Cristina Fé, (coord.) (2015) – *Fragments para a História do Turismo no Algarve. Promontoria Monográfica, História do Algarve 02*.

⁵⁶ **STRAZZERA**, Alberto (2015) - *Os primeiros Operadores Turísticos no Algarve*.

⁵⁷ **GAMEIRO**, José, **RAMOS**, Ana (2015) – *Portimão - O desafio museológico entre turismo e património*.

⁵⁸ **MENDES**, António Correia (2015) – *O aeroporto de Faro como infraestrutura principal do desenvolvimento turístico da região*.

⁵⁹ **CABRIRA**, Aurélio Nuno (2015) – *As vias de comunicação terrestres no Algarve e a sua evolução nos últimos 170 anos*.

indubitavelmente, sinónimo de veículo de tração animal. Apesar de encontrarmos várias vezes a expressão carroça ou *carroça algarvia*, termo que ouvimos e lemos várias vezes durante o processo de pesquisa concernente aos carros de besta no Algarve, evitamos o seu uso. Em conversas informais, durante o estágio profissional na Q.D.A., entre maio de 2019 e janeiro de 2020, percebemos que o termo carroça se afastava das expressões usadas por quem construía ou trabalhava com carros, pois tinha muitas vezes conotação depreciativa. Esta informação foi reforçada também por Virgílio António Canelas que nos explicou que em tempos - meados do século XX - também era comum o uso do termo *carrinha*⁶⁰.

O texto redigido foi escrito ao abrigo do novo acordo ortográfico, encontrando-se a exceção nas transcrições de citações onde optámos por manter a grafia original. Abreviamos algumas palavras, por razões de economia de texto, que se encontram na Lista de Abreviaturas e Siglas.

No que respeita ao desenvolvimento deste trabalho é necessário referir o estágio profissional, uma vez que a temática e o tempo de realização coincidem em parte com o da investigação e redação da dissertação. Durante o estágio foi feita uma pesquisa exaustiva sobre os veículos de tração animal no Algarve para interpretarmos os carros presentes na coleção da Q.D.A., que incluiu a pesquisa bibliográfica, a observação do objeto de forma direta, assim como o acesso a fontes iconográficas e entrevistas aos detentores da coleção, ao artífice que os construiu ou restaurou e a outras pessoas que, em tempos, se cruzaram com modelos de veículos semelhantes. Desta forma, os dez meses de estágio permitiram um contacto diário com uma coleção de dez veículos. Este convívio prolongado permitiu frequentemente o esclarecimento de dúvidas: sobre questões de morfologia e desenho dos carros através da observação direta; sobre as questões relacionadas com a nomenclatura e o fabrico dos veículos através das frequentes visitas do mestre abegão João Teodósio Silva e ao espaço comercial da Q.D.A.; e, no que diz respeito às funções e funcionamento dos veículos, foram

⁶⁰ Cf. **ANTÓNIO**, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de fevereiro de 2020*.

esclarecedoras não só as conversas regulares e em contexto informal com a família detentora da coleção, bem como com os visitantes do museu. O cruzamento desta informação permitiu muitas vezes acrescentar aspetos inexistentes na bibliografia. As conversas em contexto informal - durante as refeições, em pausas para beber café ou chá e em outros momentos após o horário de estágio – pela sua natureza, que se traduzia por vezes em prolíferas discussões com vários intervenientes, não foram registadas no momento, só mais tarde transcritas na redação do texto. Por este motivo, encontramos ao longo deste trabalho várias notas de rodapé que registam o período de tempo em que terá sido obtida a informação e a(s) pessoa(s) envolvida(s) na discussão de determinada informação.

Com o término do estágio e dado os objetivos mais amplos pretendidos para este trabalho, foi necessário expandir a bibliografia consultada, assim como o trabalho de recolha de depoimentos.

Foi também necessário visitar outras coleções para além da já mencionada pertencente à Quinta dos Avós em Algoz e interpretada no projeto *Museu do Carro – Algarve*⁶¹. Destacamos as visitas à coleção do *Museu do Traje de São Brás de Alportel*⁶², pela variedade e quantidade de veículos expostos assim como as realizadas ao *Museu de Portimão*⁶³ e ao *Museu Regional do Algarve*⁶⁴ que detém peças particularmente relevantes para este estudo.

As fontes e bibliografia usadas estão especificadas no final deste trabalho, contudo gostaríamos de deixar algumas notas sobre a importância que as entrevistas e as fontes iconográficas assumiram neste projeto. Dada a escassez de informação sobre o tema e o contacto com artesãos que ainda fabricam veículos de tração animal no Algarve, considerámos que as entrevistas recolhidas são de máxima importância à nossa investigação. O registo deste conhecimento será um dos objetivos deste trabalho e, por isso, durante a elaboração desta investigação contamos com os abegães João Teodósio

⁶¹ Sítio em-linha: [<https://www.facebook.com/Museu-do-Carro-Algarve-2294052914041215/>].

⁶² Sítio em-linha: [<https://www.museu-sbras.com/>].

⁶³ Sítio em-linha: [<https://www.museudeportimao.pt/>].

⁶⁴ Sítio em-linha: [<https://www.cm-faro.pt/pt/menu/1056/museu-regional-do-algarve.aspx>].

Silva e Virgílio Canelas António, junto dos quais recolhemos depoimentos imprescindíveis para a caracterização dos veículos e identificação das suas partes. Desta forma, foi possível compreender quais os veículos que se faziam nas oficinas de carros e a forma como se construía.

Dada a relação privilegiada com João Teodósio Silva - que vive na mesma localidade onde se localiza a Q.D.A., que restaurou a maioria dos veículos pertencentes à coleção e é amigo da família - visitámos frequentemente a sua oficina onde gravámos várias entrevistas feitas ao próprio. Optámos por não incluir ou transcrever integralmente as entrevistas realizadas porque estas ocorreram sempre num contexto informal, onde se incluem frequentes intrusões de terceiros e conversas sobre temas paralelos que incluem detalhes que consideramos pertencer à vida privada do entrevistado. Juntamente com as entrevistas foram realizados alguns registos em vídeo e fotográficos. Como instrumento de apoio às visitas usámos sempre cadernos de campo onde foram feitos registos escritos e gráficos, sempre que achámos necessário. A oficina de João Teodósio Silva continua em funcionamento; é um espaço vivo onde saem e entram pessoas e materiais todos os dias o que faz com que seja difícil um registo adequado e conveniente do material encontrado. Existem ferramentas em desuso ou danificadas a que não tivemos acesso por estarem armazenadas. Apesar dessa dificuldade fotografámos e incluímos nos apêndices alguns dos materiais da oficina.

Em Santa Bárbara de Nexe entrevistámos o abegão Virgílio Canelas António que atualmente já não exerce, mas que nos recebeu e mostrou o que resta da sua antiga oficina e da qual também fizemos registos fotográficos.

Contactámos da mesma forma com outros artesãos dedicados a ofícios diferentes, mas cuja relevância para o tema é claramente evidente. Como já referido, os relatos orais de outras pessoas com ligações aos carros de besta foram também um contributo para a compreensão do objeto de estudo.

Alguns entrevistados são naturais do Baixo Alentejo, isto deve-se ao facto de sermos naturais de uma aldeia do concelho de Mértola, Corte do Pinto, e por isso ter tido facilidade e oportunidade de me deslocar no território circundante. Dada à

proximidade física e cultural entre os dois territórios achámos que, pontualmente, a confrontação de informação nos ajudava a clarificar aspetos, nomeadamente as relações entre o objeto de estudo e estes dois territórios.

No desenvolvimento deste trabalho usamos sempre que possível os termos que escutámos durante as entrevistas realizadas ou lemos em bibliografia relacionada com o Algarve, pois, como Fernando Galhano indica, no que diz respeito ao vocabulário relacionado com os carros de bois, os termos *são próprios de certas regiões, não sendo empregados noutras, ou empregados com sentido diferente*⁶⁵. Estes regionalismos revestem-se de particular valor cultural e patrimonial: a palavra abegão assume, ela própria, características de regionalismo muito próprias no Algarve, sendo referente a um artesão que faz carros (um carpinteiro de carros), arados e outras alfaias agrícolas.

No que diz respeito às fontes iconográficas, como fotografias ou registos de vídeo que nos mostram carros no Algarve, nos sítios em linha, sobretudo nas redes sociais, encontramos centenas de imagens de veículos de tração animal semelhantes aos estudados por nós. Contudo, na sua esmagadora maioria, estas imagens não contêm informação sobre a data, a autoria, o local e a origem da mesma, revelando-se autênticas incógnitas. Ao excesso de imagens dispersas junta-se a agravante de por várias vezes nos termos cruzado com informação sem fontes, inexata ou completamente efabulada. Pelos motivos apresentados foi necessário recorrer a fontes iconográficas seguras, nomeadamente a coleção de fotografias realizadas aquando do Inquérito à Arquitetura Regional Portuguesa⁶⁶ e ao fundo fotográfico Artur Pastor⁶⁷. Nestes acervos encontrámos várias fotografias em que surgem veículos de tração animal no seu contexto original; acresce ainda as qualidades plásticas e informação relevante como a localização e a data do registo assim como, por vezes, notas com informação adicional. Encontramos também em documentário e registo vídeo informação pertinente no sítio em-linha do Arquivo Histórico RTP e no sítio em-linha da Cinemateca

⁶⁵ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 20.

⁶⁶ OAPIX (s.d) – *Fotografias provenientes do Inquérito à Arquitetura Regional Portuguesa (1955-1960)*.

⁶⁷ ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA (s.d) – Fundo Fotográfico Artur Pastor.

Portuguesa, que nos revelaram imagens preciosas do Algarve de 1956⁶⁸, 1968⁶⁹ e 1976⁷⁰.

Os capítulos que dizem respeito à morfologia dos carros de besta e da carreta são acompanhados por ilustrações realizadas pelo autor, algumas feitas no decorrer do estágio e outras posteriormente. As ilustrações foram uma ferramenta importante durante a investigação para o estudo dos veículos; de igual forma, estas foram tratadas digitalmente para facilitar a compreensão dos mesmos durante a leitura dos respetivos capítulos. Da mesma forma, elaboramos um glossário de termos que disponibilizamos no final do presente volume de forma a proporcionar uma ferramenta de compreensão dos termos técnicos ou de cariz regional e local.

d. Objetivos e problemáticas

Uma vez que este trabalho partiu da observação de vestígios materiais conservados atualmente em museus e coleções, foi necessário compreender o contexto e o tempo do seu uso. Decidimos então não nos circunscrever a nenhuma cronologia estanque uma vez que vários aspetos em momentos cronológicos diferentes contribuem para a compreensão dos veículos estudados. Foi um dos objetivos específicos investigar os momentos tecnológicos, sociais e económicos que resultaram nos veículos de tração animal que chegaram até nós. Também pretendemos registar e compreender os aspetos decorativos relacionados com os desenhos e pinturas dos carros. Por outro lado, procurámos contribuir para a caracterização de alguns modelos de carros de tração animal no Algarve e para isso registámos e cruzámos toda a informação reunida que está disposta ao longo do texto acompanhada por ilustrações e fotografias, assim como no glossário em apêndice.

A raridade do construtor de carros fez com que um dos principais objetivos fosse o registo do conhecimento inerente a este ofício. Considerámos assim uma prioridade

⁶⁸ **EVARISTO**, F. (1956) - *O meu Algarve*.

⁶⁹ **ELYSEU**, J. E. (1968) – *Encontro com o Algarve*.

⁷⁰ **CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES** (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

registar os vestígios materiais e imateriais a que tivemos acesso. Os termos e nomenclaturas regionais e locais assumem uma grande importância cultural e patrimonial sobretudo se tivermos em conta que estão a cair em desuso e apenas são do conhecimento de alguns indivíduos pertencentes a faixas etárias elevadas.

A escassez de informação rigorosa sobre o tema e a sua ausência no que diz respeito ao âmbito da História da Arte fez com que o principal objetivo desta investigação fosse trazer esse conhecimento de forma metodológica a esta área. Pretendemos igualmente que este trabalho sirva como uma ferramenta para futuros projetos, nomeadamente o projeto M.C.A, mas também que acrescente informação a outras investigações sobre o tema, adicionando conteúdo a futuros textos ou exposições interpretativas. Desta forma, esperamos contribuir para divulgar e sensibilizar para este património em vias de se extinguir e que consideramos fazer parte da cultura Algarvia.

Como referido no parágrafo anterior, uma das principais dificuldades foi a escassez de informação sobre o tema que, juntamente com a informação dispersa, pouco precisa e sem fontes, se revelou um obstáculo. Contudo, a própria metodologia deste trabalho ajudou-nos a contornar a situação, isto é, o recurso à observação direta dos veículos, do abegão e da sua oficina. O número limitado de veículos a que tivemos acesso não permite, no entanto, estudos comparativos entre eles, ou porque estão em coleções privadas e por isso não chegamos a ter conhecimento da sua existência ou porque, de facto, são um objeto raro que, dada a sua natureza, tende a desaparecer. Nesse sentido, apresentamos um mapa no final do Capítulo II com o registo de carros ou coleções de carro a que tivemos acesso durante o tempo de execução desta investigação; sabemos que é um registo necessariamente incompleto, mas que poderá facilitar investigações futuras. Note-se também que, apesar de os modelos particularizados serem sempre caracterizados com base nas fontes e bibliografia consultada assim como na observação direta, encontrámos veículos que apresentam diferenças e particularidades, pelo que deixámos sempre esses casos próprios registados no desenvolvimento da redação.

Para a criação de dados mais abrangentes e comparativos seria necessário um amplo número de entrevistas porém, a natureza deste trabalho e os recursos disponíveis

não nos permitiram um maior número de entrevistas. Sempre que possível a informação obtida nas entrevistas foi cruzada com outras fontes.

O facto de a única oficina em funcionamento no Algarve ser a do abegão João Teodósio Silva fez com que, por vezes, tenhamos tido dificuldade em cruzar informação. Em determinados momentos esta foi mesmo a única fonte a que tivemos acesso, apesar de, por várias vezes, as dúvidas suscitadas terem sido discutidas em conjunto com outras pessoas familiarizadas com o uso de carros de besta, nomeadamente com elementos da família ou proprietários da Q.D.A. como José de Jesus Gonçalves, Encarnação Teodósio e Manuel da Ascensão Martins cujo saber, sobrevivendo da experiência, foi frequentemente elucidativo.

Acresce a impossibilidades de consulta da totalidade dos registos de veículos de tração animal por município por limitações de tempo e recursos, que certamente nos daria uma visão mais rigorosa da quantidade e dos tipos de carros usados no Algarve. No entanto, com exceção do município de Tavira, esses registos não estão digitalizados ou tratados de forma a serem traduzidos em dados.

A nossa investigação não incidiu sobre a legislação, as licenças e as regras de estrada que regulavam, e regulam, a circulação dos veículos de tração animal. Esta opção deve-se, por um lado às limitações de tempo inerentes a natureza desta investigação e por outro porque estas questões são abordadas de forma clara na dissertação de mestrado de Joana Esteves⁷¹.

Por fim, gostaríamos de aclarar que temos consciência que as memórias e as informações que nos foram relatadas tiveram de ser tratadas com a devida cautela. O recurso às lembranças, assim como à percepção da realidade, está dependente de um processo humano seletivo que traduz uma realidade necessariamente inexata. Sempre que possível confrontámos os relatos com a bibliografia ou com outros depoimentos. Porém, sobretudo no que diz respeito à construção dos veículos, a única fonte a que tivemos acesso foi a do abegão João Teodósio Silva e por isso assumimos que de futuro

⁷¹ ESTEVES; Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tracção animal no concelho de Tavira...*

alguma informação necessite de futura análise de forma a filtrar eventuais inexatidões ou conhecimentos que se cinjam à realidade da sua oficina.

e. Organização dos capítulos

A estrutura da presente dissertação está dividida em dois volumes. O volume I consiste na redação do trabalho de investigação realizado e está dividido em três capítulos, que por sua vez se dividem em vários subcapítulos para uma melhor organização do conteúdo redigido. O Volume II contém os apêndices e os anexos, fundamentais na elaboração deste trabalho, que são apresentados como documentos de apoio à compreensão do mesmo.

No *Capítulo 1 - Algarve: Território e Paisagem* começámos por enquadrar o território e as paisagens Algarvias, propondo a definição de alguns conceitos como território e paisagem. No ponto 1.2. *As paisagens Algarvias* descrevemos de forma diacrónica e sincrónica três faixas do território, a serra, o barrocal e a beira-mar, assim como definimos duas coordenadas essenciais para o estudo do território, o Barlavento e o Sotavento. O estudo e a observação da paisagem são essenciais para o enquadramento dos veículos no território, assim, no ponto 1.3. *A memória e a Paisagem* procurámos a relação direta entre os veículos de tração animal e o espaço estudado partindo, sempre que possível, do presente.

O *Capítulo 2 - Os Veículos de Tração Animal no Algarve* pretende, através de uma abordagem cronológica, acompanhar o percurso e evolução dos veículos de tração animal no Algarve, primeiro tendo em conta o uso do gado equino na região, passando também pelas descrições do território e pela atenção dada aos transportes e às vias de comunicação terrestres. Este capítulo está dividido em quatro subcapítulos que focam a informação extraída desde a primeira metade do séc. XIX ao presente século.

O *Capítulo 3 - Carros de Besta e Carretas* abarca a informação recolhida sobre os veículos de cariz tradicional. Partimos, assim, do ofício de abegão tratado no ponto 3.1. *O abegão* dando seguimento à construção e caracterização do rodado nos pontos seguintes, pois é um elemento comum a todos os veículos apresentados e, a roda, uma das peças onde se expressa a especificidade do ofício de abegão. No subcapítulo 3.3. *Tipologias*, dividido em vários pontos,

são caracterizadas algumas das tipologias que, com base nos relatos escutados, considerámos ser as mais comuns nomeadamente o 3.3.1. *Carro de besta de uso comum* o 3.3.4. *Carro de fueiro de volta* o 3.3.5. *Charrete* e o 3.3.6. *Carreta*. Em seguimento abordamos, no ponto 3.4., *Outras tipologias* de forma mais sucinta, tipologias com que nos deparamos ao longo da investigação. Algumas peças ou partes dos veículos, pela sua complexidade, são consideradas de forma individual no subcapítulo 3.5. *Análise de algumas partes dos veículos consideradas individualmente* como no ponto 3.5.1. *Cangalho*, no 3.5.1. *Sistema de suspensão*, no 3.5.1. *Sistema de travagem* e no 3.5.1. *Capoeira*. Terminámos este capítulo com uma abordagem à atrelagem dos animais nos carros de besta no ponto 3.6. *A atrelagem nos carros de besta no Algarve* onde mencionamos também alguns acessórios.

O Volume II contem os apêndices e anexos. Os apêndices incluem as fichas de inventário elaboradas aquando do estágio profissional na Q.D.A. assim como algumas fotografias das peças. Colocámos também em apêndice um excerto de uma entrevista a João Teodósio Silva de forma a exemplificar a forma como estas decorriam e a informação que daí obtínhamos. Incluiu-se reproduções dos desenhos que o artesão pinta nos carros assim como algumas fotografias da sua oficina. Nos anexos encontra-se o mapa e a tabela do mapeamento de oficinas de abegães no século XX retirados da dissertação de mestrado de Joana Esteves. Colocámos a ilustração *Anatomia da Carrinha* concebida aquando da exposição de 2009 no Museu de Portimão *As Carrinhas de Portimão*. Reunimos nos anexos as fotografias relacionadas com a tração animal identificadas para o Algarve da autoria de Artur Pastor e decorrentes dos Inquéritos à Arquitetura Regional Portuguesa. Por fim consta um de carro de besta no Alentejo, relevante por aparentar ser igual aos usados no Algarve.

Capítulo 1 – Algarve: O território e a paisagem

O estudo dos veículos de tração animal não pode de forma alguma ser separado do estudo do território em que estes se inserem. O contexto geográfico, económico, social e cultural onde este objeto serve é decisivo para a sua compreensão. Daí ser necessário a observação do território e da paisagem – ou das paisagens – que estes veículos ocupam.

Paisagem e território são conceitos que estão vinculados. Se tivermos em conta a etimologia do termo território, que deriva do latim *territorium*, este significa uma *grande área ou extensão de terra delimitada, parte da terra ou de uma terra sob jurisdição*⁷². Por outro lado, o conceito de paisagem extravasa as delimitações administrativas associadas ao território. Segundo a Convenção Europeia da Paisagem (CEP), a paisagem define-se como *uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo carácter resulta da acção e da inter-acção de factores naturais e/ou humanos*⁷³. Se por um lado o conceito de território se vincula com a delimitação de uma área sob uma jurisdição, o conceito de paisagem não se limita a um território convencional, isto é, uma paisagem pode integrar vários territórios – regiões administrativas, países...- da mesma forma que um território pode englobar múltiplas paisagens. Partimos do pressuposto de que o território pode abarcar uma multiplicidade de unidades de paisagem que por sua vez podem ser apreendidas de forma indireta ou direta: indireta através das fontes consultadas; direta através da experiência no terreno pois o entendimento da paisagem *requer que se reconheça a experiência quotidiana que a constitui*⁷⁴ porque *mais do que vista, a paisagem deve ser sentida*⁷⁵.

Num dado momento os carros de tração animal foram presença assídua no território algarvio apesar de não terem ocupado todas as paisagens, isto é, existiram

⁷² HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. p.7739.

⁷³ EUROPE, Council of (2000) – *Convenção Europeia da Paisagem*. s/p.

⁷⁴ FAUVRELLE, Natália, SEMEDO, Alice Lucas (2017) – *De território a paisagem: O que é a paisagem?*. p. 582.

⁷⁵ FAUVRELLE, Natália, SEMEDO, Alice Lucas (2017) – *De território a paisagem...* p. 582.

partes do território que não foram propícias à difusão dos carros. De outro modo sabemos que os veículos de tração animal se ajustaram aos componentes e aos elementos da paisagem, o que obriga à compreensão das questões relacionadas com o território. A descrição do território e dos elementos que compõem e o configuram são cruciais para entendermos o enquadramento do objeto de estudo assim como nos ajudam a entender a forma como participaram na paisagem.

1.1. O território

“Elle pela sua posição geográfica, e circunstancias locais he hum dos mais belos Paizes da Europa: da parte do Sul e Poente he rodeado de Mar: do Nascente divide-o do Reino d’Andaluzia o Guadiana: ao Norte as Serranias do Caldeirão e Monchique, que correndo desde aquelle Rio até ao Cabo de S. Vicente lhe fórmão hum abrigadouro natural⁷⁶.

Localizado no extremo sudoeste da Península Ibérica, na região mais a Sul de Portugal continental, o território que conhecemos como Algarve coincide, na sua totalidade, com o distrito de Faro. A região faz fronteira a norte com o Alentejo, a oeste e a sul com o oceano Atlântico e a este, desenhada pelo rio Guadiana, com a região da Andaluzia espanhola. Assim se explica a designação de origem islâmica – الغرب (Garbe), que significa “ocidente”, o país a oeste do “Al Andaluz”, território mítico povoado pelas famosas ninfas do Jardim das Hespérides, palavra de origem culta *que vem dar corpo a tradições veiculadas pelos mercadores levantinos⁷⁷.*

⁷⁶ LOBO, Lacerda (1812) - *Memória sobre a agricultura do Algarve, e melhoramentos que pode ter*. p. 240.

⁷⁷ TORRES, Cláudio. (1993) - *O Garb-Al-Andaluz - Os Recursos e os Poderes*. p. 363.

1.2. Paisagem e Unidades de Paisagem no Algarve

A Paisagem algarvia não é homogénea. Se tivermos em conta o estudo da paisagem portuguesa coordenado por Cancela D'Abreu⁷⁸, que identifica 10 Unidades de Paisagem diferentes para o Algarve, conseguimos entender essa pluralidade. Através da multiplicidade de fatores objetivos e subjetivos que caracterizam a paisagem, o autor define como unidade de paisagem as áreas em que esta se apresenta com um padrão específico, a que está associado um determinado carácter. As unidades de paisagem identificadas são a Costa Vicentina que abarca a unidade Litoral Alentejano e Vicentino, as unidades Ponta de Sagres e Cabo de S. Vicente, Barlavento Algarvio, Litoral do Centro Algarvio, Ria Formosa, Foz do Guadiana, Serra do Caldeirão, Serra de Monchique e envolventes, Barrocal Algarvio e parte da unidade Vale do Baixo Guadiana e Afluentes.

Estas unidades de paisagem inserem-se em grupos maiores de *onde se destaca a presença de duas faixas distintas e bem individualizadas com desenvolvimento mais ou menos paralelo à linha de costa*, o barrocal e o litoral. Acresce ainda grupo de unidades correspondentes às serras do Algarve e do Litoral Alentejano. Estas unidades de paisagem dão seguimento de forma mais aprofundada à distinção feita por Silva Lopes, em 1841, que divide o território algarvio em três faixas, a **serra**, o **barrocal** e a **beira-mar** ou **litoral**:

*(...) divididas três fachas ou bandas: a 1.ª d'huma légua, beira mar, planície d'areia pela maior parte: a 2.ª de 2 a 3 léguas de barrocal de pedra calcarea, alguma siliciosa, e terra forte, negra, e barrenta com elevação para a serra, a qual forma a terceira facha, quasi toda de pedra calcarea, em cuja extensão se encontra, mais ou menos á superfície da terra, huma veia d'ardozia e outra de pedra cós.*⁷⁹

⁷⁸ Cf. D'ABREU, Alexandre Cancela, CORREIA, Teresa Pinto, OLIVEIRA, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*.

⁷⁹ LOPES, João Baptista da Silva Lopes (1988) – *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*. p. 21

Estas três sub-regiões são frequentemente consideradas por vários autores, em diferentes momentos, nas suas dimensões ecológicas, culturais e socioeconómicas nomeadamente Lautensach (1932-1937), Medeiros Gouveia (1938) e Orlando Ribeiro (1945)⁸⁰, Fernando Reis Cunha (1957) e M. Magalhães Ramalho (1988). Desta forma observamos a paisagem a partir destas três faixas considerando que estas, por englobarem várias unidades de paisagem, sintetizam a diversidade do território algarvio e servem aos objetivos deste trabalho.

1.2.1. A serra

A serra, a norte, é uma fronteira física natural. Inclui a Serra de Monchique e envolventes, a oeste, e a Serra do Caldeirão orientada de nordeste a sudoeste. Este obstáculo natural condiciona o clima de todo o Algarve, que se pode caracterizar como mediterrânico quente⁸¹: *Todo voltado ao Sul o Algarve – um grande anfiteatro natural na designação corrente – recebe diretamente a influencia próxima do mar mediterrâneo e do Norte de África*⁸².

Até ao século XVIII, a serra foi uma parte fundamental na economia da região e contribuiu para sustentar a vida urbana no litoral, pois os parques matos e pastos da serra eram indispensáveis à criação do gado⁸³.

A população residente na serra é diminuta, situação que *se tem vindo a agravar desde meados do século passado com uma maior saída de gente para o barrocal e litoral, permanecendo em plena serra pequenos aglomerados completamente isolados*⁸⁴. A sensação de isolamento que se vive em algumas destas zonas faz atualmente parte da

⁸⁰ Cf. **CASTRO**, Celestino de, **MARTINS**, Artur Pires, **TORRES**, Fernando (2004 4.ª Edição) - *Arquitectura popular em Portugal*. pp.244-246 .

⁸¹ **CASTRO**, Celestino de, **MARTINS**, Artur Pires, **TORRES**, Fernando (2004) - *Arquitectura popular em Portugal*. pp. 244-247.

⁸² **CASTRO**, Celestino de, **MARTINS**, Artur Pires, **TORRES**, Fernando (2004 4.ª Edição) - *Arquitectura popular em Portugal*. p. 243.

⁸³ Cf. **MAGALHÃES**, Joaquim Romero (2012) – *O Algarve na Época moderna*. p. 42.

⁸⁴ **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 157.

paisagem. Uma viagem pelas estradas secundárias que nos levam ao interior da serra permite-nos comprovar e vivenciar este cenário de aparente abandono.

Pela sua orografia, a serra constituiu o principal entrave ao desenvolvimento das ligações rodoviárias com o Alentejo e conseqüentemente com o resto do país no decurso da história. Como veremos no próximo capítulo, a serra e o fraco desenvolvimento da região fizeram com que os constrangimentos rodoviários só fossem completamente ultrapassados no decorrer do século XX.

A **Serra de Monchique**, verde e fresca, contrasta fortemente com o território envolvente, claramente mais seco⁸⁵. É um maciço subvulcânico cujas condições edafoclimáticas *originam vegetação exuberante*⁸⁶ e uma cobertura vegetal única. No Algarve, estas características foram favoráveis à cultura do castanheiro que proporcionou riqueza alimentar e industrial⁸⁷. A nível campesino, o solo e as nascentes permitiram criar uma paisagem agrária de policulturas em terraços escalonados, irrigados com água das nascentes⁸⁸. A paisagem na Serra de Monchique é uma exceção em todo o Algarve, pois é o mais amplo local onde as linhas de água correm e o verde vivaz da vegetação permanece em época de estio.

Os carpinteiros de carros próximos à serra de Monchique *utilizavam a madeira das imensas florestas do concelho, nomeadamente o castanho, a cerejeira e o carvalho, mas também as ferragens produzidas nos ferreiros locais*⁸⁹. Note-se porém que os carros não eram usados em toda à serra dada a falta de estradas⁹⁰.

⁸⁵ **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 182.

⁸⁶ **CUNHA**, Fernando Reis (1957) – *O Clima do Algarve*. s/p.

⁸⁷ Cf. **MESQUITA**, José Carlos Vilhena (2009) – *A economia agrária do Algarve, na transição do Antigo Regime para o Liberalismo (1790-1836)*. p. 156.

⁸⁸ Cf. [<https://cm-monchique.pt/pt/menu/199/fauna-flora-e-geologia.aspx>]

⁸⁹ **SAMPAIO**, José Rosa (2013) – *Os Antigos Carros de Tracção animal do concelho de Monchique*. p. 3.

⁹⁰ Cf. **SAMPAIO**, José Rosa (2013) – *Os Antigos Carros de Tracção animal...* p. 3.



Figura 1 - Pormenor de fotografia: Aspeto da região, Monchique, 1956. Inquérito sobre a Arquitetura Regional Portuguesa (1955-1960) © Ordem dos Arquitetos. OAPIX.

A **Serra do Caldeirão** não se destaca pela altitude. Contudo, é imensamente recortada e angulosa, tendo sido descrita por Orlando Ribeiro como *um mar de serros de xisto que sobe a mais de 500 metros*⁹¹. Com exceção de algum cultivo de subsistência, a região é pouco apta à agricultura, os solos são *ácidos, pobres em nutrientes, cheios de pedras, muitas vezes de pouca profundidade e situados em zonas declivosas*⁹². É por isso uma região economicamente débil que, em comparação com a serra de Monchique, é *significativamente mais seca, isolada e mais despovoada*⁹³. Em algumas zonas, a dispersão dos pequenos e isolados aglomerados, a sensação de segura e o prolongamento das recortadas cordilheiras no horizonte dão à paisagem uma aparência inóspita e faz-nos pensar quão dura deverá ser a existência num ambiente tão agreste.

⁹¹ RIBEIRO, Orlando (1963) [1.ª ed. 1945] – *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. p. 169.

⁹² KOPP, Erwin, et al. (1989) – *Os Solos do Algarve e as suas características, vista geral*; p. 18.

⁹³ D'ABREU, Alexandre Cancela, CORREIA, Teresa Pinto, OLIVEIRA, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 173.

Sobre esta realidade Cristina Basto retrata-nos o que encontrou em 1982 aquando da sua primeira expedição à região:

Um fragmento de território onde não havia luz, nem água nem estradas. Onde não havia gente, tão invisível tudo se tornava. Onde o pão escasseava e a agricultura, a bem dizer, nem podia existir: os solos eram esqueléticos e dizia-se que arruinados desde o tempo das campanhas do trigo largados agora ao mato. Os mapas continham um espaço vazio⁹⁴.



Figura 2 - Pormenor de fotografia: Pocilgas, Corte Velha, Castro Marim, 1955. Inquérito sobre a Arquitetura Regional Portuguesa (1955-1960) © Ordem dos Arquitetos.OAPIX.

É importante, contudo, ter em conta que a desertificação humana e do meio ambiente podem não ser sinónimos de que a serra se *não é ainda um deserto, está em vias de ser*⁹⁵. A ocupação da serra é antiga, pelo menos desde a Idade Média, e os ciclos de emigração são naturais pois os fluxos migratórios foram uma forma de tornar viável a difícil agricultura praticada. De igual forma, a ideia do isolamento vivido na serra é contrária à própria sobrevivência da comunidade que *mantém interações permanentes e necessárias para a sua continuidade e reprodução*⁹⁶.

⁹⁴ **BASTOS**, Cristiana (1996) – *A Escala da mudança: o tempo da Serra Algarvia*. p.561.

⁹⁵ **BASTOS**, Cristiana (1993) – *Os Montes do Nordeste Algarvio*. p. 12.

⁹⁶ **BASTOS**, Cristiana (1993) – *Os Montes do Nordeste Algarvio*. p. 14.

Na Serra do Caldeirão, sobretudo ao redor de S. Brás de Alportel, as características do território tornaram-no apto ao desenvolvimento do sobreiro⁹⁷. As maiores fábricas de transformação de cortiça do país, até aos anos 20 do século passado, encontravam-se em São Brás de Alportel⁹⁸. Outra espécie arbórea frequente é a azinheira⁹⁹, conhecida também por azinho, cuja madeira é determinante na construção de peças de veículos de tração animal.

1.2.2. O barrocal

O **barrocal** corresponde à extensa faixa entre a serra e o litoral, estendendo-se de Castro Marim até ao cabo de S. Vicente¹⁰⁰. Composto por calcários e dolomitos¹⁰¹, a sua orografia distingue-se pelo relevo suave e de baixa altitude, de formas onduladas *com base mais aplanada, de nível ligeiramente superior àquele em que se desenvolve a faixa litoral*¹⁰².

Em torno dos aglomerados, geralmente dispersos, encontramos hortas e pomares de citrinos regadas por água *tradicionalmente retiradas por noras e encaminhadas para os tanques de onde se distribuía através de canais e aquedutos que assegurava a necessária rega*¹⁰³. As hortas de subsistência ofereciam um importante e seguro, contributo à alimentação do pequeno agricultor¹⁰⁴. Muitas vezes o excedente era transportado ao dorso de mulas ou em carros de besta para ser vendido em mercados.

⁹⁷ Cf. **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 174.

⁹⁸ Cf. **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 174.

⁹⁹ Cf. **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 173.

¹⁰⁰ **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 199.

¹⁰¹ Cf. **RAMALHO**, M. Magalhães (1988) - *400 milhões de anos de História d Algarve*; p. 11

¹⁰² **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 187.

¹⁰³ **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (cor.), (2004) – *Contributos' para a Identificação...* p. 187.

¹⁰⁴ **FEIO**, Mariano, (1949) – *Les Bas Alentejo et l'Algarve*. p. 97.

Contudo é o *pomar misto de sequeiro*¹⁰⁵ que mais marca a paisagem. Constituído sobretudo por plantações de oliveiras, figueiras, alfarrobeiras e amendoeiras¹⁰⁶ e que integra *as culturas de chão, normalmente em rotação, leguminosa-cereal-pousio*¹⁰⁷ é um sistema de produção que têm vindo a ser progressivamente abandonado. Ao viajar de comboio ou por vias secundárias percebemos que as manchas de matagal encobrem frequentemente antigos pomares de sequeiro, assim como encontramos a paisagem marcada pelo extenso cultivo de frutícolas. Destacamos os imensos pomares de laranjeiras que se podem observar na viagem de comboio entre Algoz e Estômbar.

1.2.3. A beira-mar

A **beira-mar** ou o **litoral** é a faixa menos coerente a nível geológico possuindo depósitos de argilas, arenitos e calcarenitos¹⁰⁸, componentes que fazem variar a perceção da paisagem ao longo da costa. A orografia é plana e esse facto é particularmente relevante se tivermos em conta que é no litoral, tal como será demonstrado no próximo capítulo, que encontramos as primeiras referências a veículos de tração animal. É igualmente no litoral que se verifica a maior densidade populacional¹⁰⁹, que se reflete nos abundantes aglomerados. Esta paisagem é também marcada pelos grandes e desorganizados centros turísticos ao longo da costa¹¹⁰ resultantes do crescimento do turismo de sol e praia a partir da segunda metade do século XX. O Litoral Vicentino é a exceção, sendo ainda hoje a menos povoada zona do litoral.

No que diz respeito às culturas, a zona litoral apresentava *uma alargada produção de vinha juntamente com os habituais frutos secos como a amendoeira,*

¹⁰⁵ Termo usado para nomear este sistema de cultivo tradicional no algarve.

¹⁰⁶ Cf. **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 200.

¹⁰⁷ **CARVALHO**, J. H. Brito de (1992) – *O Sequeiro Algarvio Atualidade e Perspetivas*, p. 10.

¹⁰⁸ **RAMALHO**, M. Magalhães (1988) - *400 milhões de anos de História d Algarve*; p. 11.

¹⁰⁹ Cf. **CASTRO**, Celestino de, **MARTINS**, Artur Pires, **TORRES**, Fernando (2004 4.ª Edição) - *Arquitetura popular em Portugal*. p. 276.

¹¹⁰ Cf. **D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação...* p. 193.

figueira, oliveira e alfarrobeira.¹¹¹ Contudo, os desenvolvimentos agrícolas permitiram outras formas de aproveitamento dos solos, acrescentando uma maior variedade de culturas.

Até meados do século XX dominou a economia rural. Contudo, foram as atividades relacionadas com o mar *que fizeram as principais aglomerações*¹¹² como a navegação, a pesca e as indústrias derivadas. A antiguidade da presença de assentamentos humanos no litoral é atestada pelos inúmeros vestígios arqueológicos como a muralha e os poços fenícios em Tavira, assim como os vários vestígios arqueológicos romanos dos quais destacamos o impressionante mosaico romano *Oceano* que testemunha a importância de Óssonoba (Faro) como cidade portuária. Vestígios da relação intensa com o mar perduram por toda a paisagem desde as antigas salinas que encontramos por toda a Ria Formosa, de Faro a Tavira ou em Castro Marim, onde algumas foram reabilitadas para a extração de flor de sal ou para uso como spa salino. Os edifícios das indústrias conserveiras também constituem parte dessa memória, ora devolutos como a *Tavipesca – Companhia de Conservas A Tavirense* na foz do rio Gilão, ora reconvertidos como a *Fábrica de Conservas La Rose* onde se encontra o Museu de Portimão. Atualmente a abertura ao mar continua a ser decisiva na economia do Algarve com o turismo de sol e praia.

Noutras regiões de Portugal os carros de tração animal participavam nas atividades marítimas como na apanha do sargaço ou na recolha dos barcos. Supomos que no Algarve os carros também desempenhassem algum papel junto às comunidades marítimas. Essa possibilidade é clara se tivermos em conta a imagem da Figura 3 em que se vê dois carros parados junto à praia de desembarque dos barcos de pesca, sendo que num deles é possível ver as canastras em que se transportava o peixe.

¹¹¹ KOPP, Erwin, et al. (1989) – *Os Solos do Algarve e as suas características*. p. 129.

¹¹² RIBEIRO, Orlando (1963) [1.ª ed. 1945] – *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. p. 170.



Figura 3 - Pormenor de fotografia: Bairro da Barreta, atividade matinal, Olhão, [entre 1943 e 1945].

Artur Pastor © ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA.

1.2.4. Barlavento e Sotavento

Para além destas três zonas acima descritas, que abrangem a maior parte do Algarve latitudinalmente, encontramos frequentemente, tanto na escrita como na oralidade, as expressões **Barlavento** e **Sotavento**, que correspondem à divisão do Algarve em duas partes: o Barlavento a oeste, e o Sotavento a leste. Na ótica de Fernando Reis Cunha poderá ser feita uma terceira divisão intermédia entre essas duas partes, que tem como critério a exposição aos ventos: o «levante», mais intenso a leste e a «nortada» que, tal como as massas de ar húmido, são mais propensas a ocidente¹¹³. Contudo, onde se torna mais visível essa divisão é na linha de costa, que no Barlavento se caracteriza por arribas altas erodidas, de onde surgem praias em baías e pequenas enseadas, enquanto no sotavento a *costa é baixa e arenosa, inscrita na ria formosa*¹¹⁴.

¹¹³ CUNHA, Fernando Reis (1957) – *O Clima do Algarve*. s/p.

¹¹⁴ D'ABREU, Alexandre Cancela, CORREIA, Teresa Pinto, OLIVEIRA, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*. p. 188.

1.3. A memória e a paisagem

O estudo do território, a análise das suas características orográficas, hodográficas e hidrográficas, assim como a observação dos seus elementos dão-nos indícios relevantes para compreender a participação que os veículos de tração animal tiveram no Algarve, apesar do desfasamento que existe entre a utilização comum destes veículos e o momento em que se realiza o presente trabalho. A leitura da bibliografia assim como os habitantes locais junto aos quais recolhemos depoimentos colocam em evidência as mudanças que a paisagem sofreu. Contudo, após um olhar mais atento, observamos facilmente reminiscências de uma outra realidade.

A memória destes veículos permanece na paisagem através dos seus vários elementos. Nos aglomerados, sejam eles grandes cidades ou pequenas povoações, persistem os portais de cantaria¹¹⁵, que dão acesso a alpendres, armazéns, cocheiras e pátios onde se descarregavam ou guardavam os veículos. Nas paredes encontramos ainda as argolas onde se atavam as bestas e chegamos a encontrar pedras no cunhal das casas usadas para evitar que as rodas dos carros danificassem as paredes. Sobre as pedras nos cunhais José Sampaio esclarece que na vila de Monchique *para que os eixos das rodas dos carros não estragassem as paredes das casas das esquinas ao passar, estas levavam umas colunas de pedra, que ainda hoje se podem ver em várias casas da vila*¹¹⁶.

¹¹⁵ Os mesmos portais que vemos em várias das fotografias realizadas aquando dos Inquéritos à Arquitetura Popular Portuguesa.

¹¹⁶ **SAMPAIO**, José Rosa (2013) – *Os Antigos Carros de Tracção animal ...* p. 6.



Figura 4 - Pormenor de pedra no cunhal de uma casa. Bairro da Barreta, recanto de pescadores, Olhão, [entre 194- e 1965]. Artur Pastor © ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA.

Algumas povoações ainda preservam as fontes e os poços comunitários de onde se retirava água potável transportada por carros ou equinos e que só foi suplantada com a chegada da água canalizada.

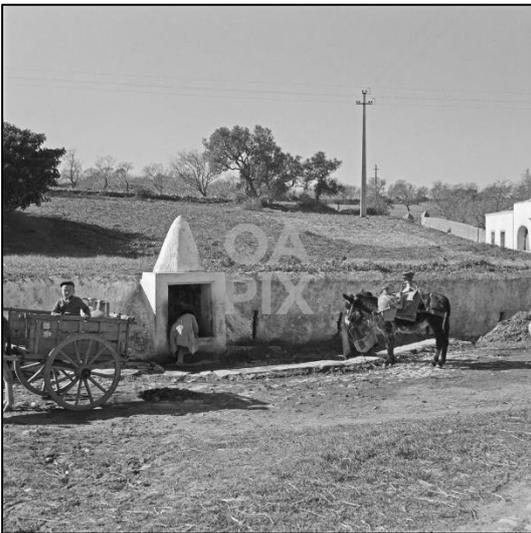


Figura 5 - Fonte e carro a carregar água. Fontanário, Espiche, 1955. Inquérito sobre a Arquitetura Regional Portuguesa (1955-1960) © Ordem dos Arquitetos. OAPIX.



Figura 6 - Carro a transportar hortícolas. Mercado semanal, Loulé, 1955. Inquérito sobre a Arquitetura Regional Portuguesa (1955-1960) © Ordem dos Arquitetos. OAPIX.

Fora das povoações encontramos o que resta dos pomares de sequeiros, abandonados na sua maioria. Era destes pomares que vinham as cargas que as mulas ou os machos puxavam no carro: azeitonas, alfarrobas, amêndoas, cereal, favas, figos, griséus. Estes carros carregavam a pedra com que se calcetavam as estradas e construía os muros que vemos nas parcelas agrícolas assim como na construção de currais e exíguas casas dos trabalhadores e nas grandes construções de morgados e quintas. As noras¹¹⁷, que surgem atrás dos muros, usavam-se para fazer a rega de hortas e pomares. Os produtos eram depois transportados e vendidos em carros de besta nos mercados e feiras da região.

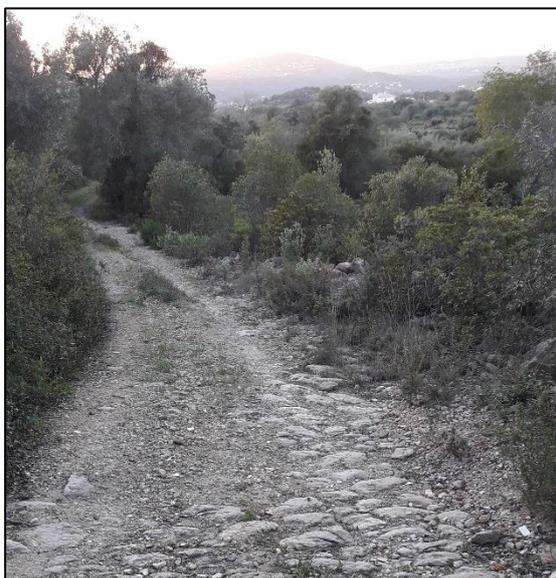


Figura 5 - Estrada empedrada, onde a vegetação ocupou o espaço do pomar de sequeiro. Murta, 2020. Daniel Carneira © Daniel Carneira.

No que diz respeito aos caminhos que os carros percorriam, os que os usaram conseguem ainda identificá-los. Acompanhando as alterações socioeconómicas da região, a maioria dos velhos caminhos foram totalmente transformados e cobertos de alcatrão destituindo o macadame, a calçada e a terra batida. Outros estão quase impercetíveis, inutilizados, amputados por rodovias de maior presença que cortam o relevo ou, na mais benevolente das hipóteses, *os matos recobriram os solos abandonados, escondendo sítios desertos, fornos de cal e velhos caminhos*¹¹⁸. A transformação é também no percurso, que já não é acompanhado pelos muros de pedra, nem pelas culturas tradicionais que outrora marcaram a paisagem:

¹¹⁷ Em Algoz (Silves) tivemos a oportunidade de ver uma antiga nora a funcionar. Em tempos trabalharia com a força de um animal, mas atualmente funciona com um motor a gasolina.

¹¹⁸ PRISTA, Pedro (1996) – *No Barrocal*. p. 569.

Os caminhos foram assim desistindo de avançar para os seus destinos, agora apagados na paisagem. Mesmo os que se mantiveram em uso sofreram alterações, mais no seu piso do que na sua largura, que continua a respeitar as alfarrobeiras, e mais na sua relação com as casas do que no âmbito íntimo quase da circulação a que dão passagem¹¹⁹.

Não obstante, encontramos ainda caminhos que conservam parte significativa dessa memória, parcamente usados e em locais menos afetados pela contemporaneidade, sobretudo onde não chegou a agricultura intensiva, o mercado imobiliário e o turismo.

¹¹⁹ PRISTA, Pedro (1996) – *No Barrocal*. p. 570.

Capítulo 2 – Os Veículos de Tração Animal no Algarve

A construção de veículos de tração animal, segundo modelos tradicionais, não terá sido tão expressiva no Algarve como foram os primitivos carros de bois noutras zonas do país. Se existiram no Algarve carros de bois de rodas cheias ou de miúlo e cambas não chegaram até nós evidências documentais ou materiais que o atestassem. Acreditamos que o uso destes veículos de tração animal apenas teve expressão com a entrada de tecnologias como as rodas raiadas ao *modo de sege*¹²⁰ e os eixos fixos e estes limitavam-se a circular nas poucas estradas e junto às povoações.

O uso de gado asinino e muar (equídeos) como auxiliar das atividades agrícolas terá sido preponderante, apesar de também ser usado o gado bovino pois *o boi parece ter acompanhado de perto a difusão da agricultura mediterrânea*¹²¹. Apesar de entre o século XV e XVIII a criação de gado bovino participar na agricultura e economia da região¹²², parece-nos ter existido resistência à utilização dos primitivos carros de bois. O primeiro fator a ter em conta será as características da própria região, que não favorecem a criação de gado bovino: *a falta de pastagens sempre verdes, no Sul, não permite a criação de reses em número suficiente para assegurar as necessidades da agricultura*¹²³.

As fontes que trataremos neste capítulo só referem a presença de veículos de tração animal (bovinos e equídeos) na região da beira-mar e nas estradas principais que se encontravam maioritariamente no litoral. Na restante região algarvia, o transporte tanto de passageiros como de cargas seria feito no dorso de equídeos. Note-se que parte do barrocal e toda a serra algarvia é extremamente acidentada e angular, uma dificuldade óbvia à circulação de viaturas.

¹²⁰ BLUTEAU, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 165.

¹²¹ RIBEIRO, Orlando (1963) [1.ª ed. 1945] – *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. p. 17.

¹²² Cf. MAGALHÃES, Joaquim Romero (2012) – *O Algarve na Época moderna*. Veja-se o capítulo 4. *Gado e paisagem: o Algarve nos séculos XV a XVIII*.

¹²³ RIBEIRO, Orlando (1963) [1.ª ed. 1945] – *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. p. 133.

Por outro lado, a preferência pelo uso de equídeos remete-nos à marcante influência que a ocupação islâmica teve na região.

Durante o domínio islâmico no sul do território, até ao século XIII, século em que são definidas as fronteiras do reino de Portugal, não parece ter existido um grande desenvolvimento dos veículos terrestres no território em questão. No *Garb-Al-Andaluz* as vias, de origem romana, que antes estiveram ao serviço do império, continuam a articular as principais ligações inter-regionais, servindo de corredores comerciais e auxiliando as prestações militares. Contudo, o intenso comércio local e regional característico da economia do território islamizado dependia sobretudo de uma densa rede de caminhos e trilhos estreitos, por vezes sinuosos, que eram pisados por almocreves com longas filas de mulas ou asnos¹²⁴. O uso de equídeos para o transporte de cargas também se relaciona com a generalização da ferradura na Península Ibérica que permitiu aos animais transportar no dorso um peso superior por caminhos íngremes e pedregosos, utilizando albardas e alforjes¹²⁵.

Neste período, o uso dos veículos quase desaparece, pois eram *ineficazes e praticamente inúteis nas encostas pedregosas e agrestes do Mediterrâneo Ocidental*¹²⁶. Por isso, no território português o uso do carro, que teria sido *difundido pelo exército romano, confina-se cada vez mais aos longos percursos das terras fundas do Norte*¹²⁷.

Mais tarde, no século XVI, o foral Manuelino de Silves é elucidativo sobre a importância do gado equino. Não há nenhuma referência a carros de bois ou veículos terrestres. O gado bovino é apenas referido na regulamentação do imposto da sua venda, onde o boi é claramente o mais taxado (...) *pagara de portagem por cada cabeça o que se segue, a saber, do boy tres Reaes e quatro çeitjs. E da vaca huum Real e çynquo çeitjjs*¹²⁸, o que atesta a sua existência e o seu valor. Contudo, a compra e venda de bestas (cavalos, rocins, éguas, mus ou mulas) é escrupulosamente regulamentada, assim

¹²⁴ Cf. **TORRES**, Cláudio. (1993) - *O Garb-Al-Andaluz - Os Recursos e os Poderes*. pp. 390 – 391.

¹²⁵ Cf. **TORRES**, Cláudio. (1993) - *O Garb-Al-Andaluz...* p. 391.

¹²⁶ **TORRES**, Cláudio. (1993) - *O Garb-Al-Andaluz...* p. 391.

¹²⁷ **TORRES**, Cláudio. (1993) - *O Garb-Al-Andaluz...* p. 391.

¹²⁸ **DIAS**, Luiz Fernando de Carvalho (1965) – *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve. Entre Tejo e Odiana*. p. 23.

como as mercadorias que estes animais transportam no dorso, pois as mercadorias *vem por terra nas bestas em que as trouxeram*¹²⁹. Podemos desta forma inferir que o transporte de mercadorias no Algarve seria feito maioritariamente no dorso de bestas, uma vez que o foral das cidades de Vila Nova (Portimão), Lagos, Faro, Loulé, Tavira e Castro Marim eram iguais ao da cidade de Silves¹³⁰.

Ainda do século XVI, encontramos no *livro do registo do tabelamento dos ofícios e serviços* da cidade de Loulé¹³¹ a regulamentação dos ofícios mecânicos em vigor no concelho, datada de 1555, e com algumas alterações feitas sobretudo às jornadas e ofícios de ferreiros e ferradores em 1561 e 1562. Presume-se que este registo incluía todas as atividades existentes nesta vila, maioritariamente ligadas ao território circundante¹³², mas não encontramos nenhuma referência à construção de carros ou carretas neste regulamento. Apesar de se verificar o registo de várias atividades que sabemos vir a ter mais tarde ligações com a construção de veículos como os albardeiros, carpinteiros, ferreiros, freeiros, ferradores e eventualmente serralheiros, não há taxaço referente a veículos. Supomos que se fosse comum o uso de carros iríamos encontrar o seu preço tabelado no ofício de carpinteiro ou de ferreiro uma vez que este último fazia *enxadas e alferces, sachos, pás, arados, machados, foices, ferros de cambo de figos e outras alfaias agrícolas*¹³³. O fabrico destes instrumentos agrícolas aproxima o ferreiro do século XVI do abegão, porque, o abegão para além de trabalhar a madeira, trabalha o ferro na sua forja.

Retiramos também deste tabelamento de ofícios a importância do transporte em equinos, pois estão regulamentados os ofícios de albardeiro, freeiros, ferradores e os fretes dos almocreves cuja distância, o animal usado (cavalar, muar ou asinino) e o tipo de carga (amêndoa, areia, barro, cal, centeio, cevada, figos, madeira, passas, pedra, trigo

¹²⁹ DIAS, Luiz Fernando de Carvalho (1965) – *Forais Manuelinos do Reino...* p. 23.

¹³⁰ Cf. DIAS, Luiz Fernando de Carvalho (1965) – *Forais Manuelinos do Reino...* pp. 24-25.

¹³¹ MAGALHÃES, Joaquim Romero, SABOIA, João (2004) – *Livro do registo do tabelamento dos ofícios e serviços, 1555-1562*.

¹³² Cf. MAGALHÃES, Joaquim Romero, SABOIA, João (2004) – *Livro do registo do tabelamento...* p. 275.

¹³³ MAGALHÃES, Joaquim Romero, SABOIA, João (2004) – *Livro do registo do tabelamento...* p. 275.

e uvas) surgem regulamentados¹³⁴. Em relação aos bovinos está previsto o seu aluguer para trabalho agrícola. Os valores pelos quais se pagavam os bois era em alqueires de trigo, que valeriam 30 reais para debulhar e 50 para lavrar para o alqueive ou para a sementeira, quando os trabalhos relacionados com a cultura do trigo acabavam o aluguer passava a custar o equivalente a 600 reais¹³⁵. As somas generosas com que se pagava o aluguer de bois para trabalho põem em evidência a sua raridade no termo de Loulé.

Do primeiro quartel do século XVII¹³⁶, temos a primeira referência do uso de carros no Algarve através de Gonçalo Delgado, no poema épico sobre o saque de 1596, no qual é descrita a fuga aos corsários ingleses: *carros uns, outros barcos, qual sucede/ Procuram de sair-se muito à pressa*¹³⁷. Apesar de ser uma interpretação poética de um acontecimento, e por isso não ser um retrato fiel à realidade, supomos que a hipótese de fugas em carro não é descabida, uma vez que Gonçalo Delgado trabalhou em Tavira como Almojarife e em Vila Nova de Portimão como feitor da cal e munições do reino do Algarve¹³⁸, tendo conhecido certamente a realidade dos transportes da região.

No século XVIII já existiam em Faro carros a circular em quantidade suficiente, capazes de degradar algumas infraestruturas. Em 1723, nas posturas do concelho de Faro, são proibidos os carros de atravessar a ponte do Rio Seco e as pontes ou pontões do caminho de S. Cristóvão¹³⁹. Acresce também que a primeira referência explícita que encontramos ao uso de carros de carga no Algarve está associada ao relato do bacharel José Viegas de Andrade, de 1774, sobre os comerciantes ingleses estabelecidos em Faro que *tem barcos, e carros seus com quem faz o transporte dos fructos para os seus*

¹³⁴ Cf. **MAGALHÃES**, Joaquim Romero, **SABOIA**, João (2004) – *Livro do registo do tabelamento...* p. 276 e pp. 284-286.

¹³⁵ **MAGALHÃES**, Joaquim Romero, **SABOIA**, João (2004) – *Livro do registo do tabelamento...* p. 336.

¹³⁶ Cf. **MAGALHÃES**, Joaquim Romero (2012) – *O Algarve na Época moderna*. p. 113.

¹³⁷ **MAGALHÃES**, Joaquim Romero (2012) – *O Algarve na Época moderna*. p. 125.

¹³⁸ Cf. **MAGALHÃES**, Joaquim Romero (2012) – *O Algarve na Época moderna*. pp. 112-113.

¹³⁹ **SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*. p. 50.

*armazéns (...)*¹⁴⁰. Note-se que estes veículos de carga estão associados ao investimento estrangeiro.

Contudo, dezasseis anos passados desde 1774, é possível constatar que os carros, enquanto ferramentas de trabalho, parecem ser pouco usados em contexto agrícola. Em 1812, Lacerda Lobo publica no *Jornal de Coimbra* o artigo *Memória sobre a agricultura do Algarve, e melhoramentos que pode ter*. Este texto incide sobre uma viagem do autor ao Algarve, em 1790. Apesar de a experiência de Lacerda Lobo não abarcar toda a realidade da região, dá-nos pistas sobre o seu débil desenvolvimento. A ausência de estradas e pontes faz com que a região passe *males incalculáveis*, como a dificuldade de circular em viaturas em tais condições pois, a falta de estradas *até impossibilita o carreto de estrumes, de que percisão as terras, a importação e exportação das produções da natureza, e Industria*¹⁴¹. É também mencionado que *os carros de condução tão percisos para os usos Económicos, Rurais, e Militares são mui poucos no Algarve*¹⁴², tendo só encontrado em todo o reino – do cabo de S. Vicente a Vila Real de Santo António – dois carros em Castro Marim. É também referido o uso de equídeos nos trabalhos agrícolas: *Por falta de carros acarretavão os Lavradores para as suas eiras o trigo e centeio, depois de ceifado, em jumentos e outras bestas muares*¹⁴³.

2.1. Primeira metade do séc. XIX

As referências a veículos de tração animal no Algarve são escassas. Neste sentido, torna-se importante a análise da hodografia uma vez que a presença de carros está vinculada à existência de vias de comunicação terrestres.

No Algarve, tal como na generalidade do país, no início do século XIX as estradas eram poucas e encontravam-se em mau estado, sendo mesmo caricaturadas como as

¹⁴⁰ MAGALHÃES, Joaquim Romero (2012) – *O Algarve na Época moderna*. p. 125.

¹⁴¹ LOBO, Lacerda (1812) - *Memória sobre a agricultura do Algarve, e melhoramentos que pode ter*. p. 242.

¹⁴² LOBO, Lacerda (1812) - *Memória sobre a agricultura do Algarve...* pp. 251-252.

¹⁴³ LOBO, Lacerda (1812) - *Memória sobre a agricultura do Algarve....* p. 252.

*piores da Europa*¹⁴⁴. Uma possível explicação para o atraso sentido nas vias de comunicação terrestres em Portugal poderá ter sido a valorização das rotas comerciais ligadas ao mar e às colónias¹⁴⁵. A mercadoria seguiria essencialmente por via marítima e só uma parte pouco significativa por terra. No que diz respeito à deslocação de indivíduos, a necessidade seria escassa, sendo a exceção os almocreves, *alguns homens de negócios, os detentores de cargos administrativos, os estudantes universitários, os caixeiros-viajantes, os artistas e pouco mais*¹⁴⁶.

A qualidade das estradas não facilitava a circulação de veículos pois, à época, a maioria das estradas possuía o pavimento em terra batida, incluindo a única estrada real existente em 1809, que ligava Lisboa a Coimbra. Excetuavam-se apenas alguns arruamentos calçadados sobretudo no interior de povoações¹⁴⁷.

Os carros de tração animal deslocar-se-iam sobretudo no interior das localidades, onde, devido à *fraca consistência das calçadas*¹⁴⁸, provocavam a degradação rápida dos pisos e arruamentos¹⁴⁹. As más condições das estradas no Algarve perduraram durante décadas, pois, João Silva Lopes aponta que *as estradas no Algarve são menos más na beira-mar, no barrocal porém piores, e na serra péssimas. Algumas das povoações apenas comunicam entre si por veredas (...)*¹⁵⁰. Só algumas estradas são atravessadas por carretas e todavia carecem de reparos¹⁵¹. Os acessos ao Alentejo são feitos pela serra e *são quasi intransitáveis*¹⁵². Por existirem poucas estradas, e as poucas que existiam encontrarem-se degradadas, as deslocações no Algarve seriam feitas maioritariamente em muares ou jumentos com exceção na beira-mar e entre Silves e S. Bartolomeu, em que se usaria frequentemente carros de bois (...) *bastante pezados, mas não tanto como os de Lisboa; as rodas são de pinas e raios; os*

¹⁴⁴ Cf. SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 48.

¹⁴⁵ Cf. SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 48.

¹⁴⁶ SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 52.

¹⁴⁷ Cf. SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 51.

¹⁴⁸ SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 50.

¹⁴⁹ Cf. SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 50.

¹⁵⁰ LOPES, João Baptista da Silva. (1988) – *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*. p. 75.

¹⁵¹ LOPES, João Baptista da Silva. (1988) – *Corografia ou memória económica...* p. 75.

¹⁵² LOPES, João Baptista da Silva. (1988) – *Corografia ou memória económica...* p. 75.

*eixos pela maior parte, de ferro, e fixos aos leitos, e aquelas ferradas com as cabeças dos pregos salientes das chapas: os bois não andão ferrados*¹⁵³. Também faz uma menção ao valor dos transportes em muares e jumentos: *O preço ordinário dos transportes muares he de 600 a 800 réis, dos jumentos de 300 a 500 réis*¹⁵⁴.

É pertinente assinalar que segundo a descrição de Silva Lopes, em 1841, usavam-se carros de rodas de raio tracionados por bois no litoral Algarvio. Devido às limitações e às fracas condições viárias, imaginamos que as deslocações em viaturas de tração animal fossem difíceis e necessariamente lentas, o que poderá justificar a utilização de veículos tracionados por bois, animais mais lentos e resistentes, apesar de a tradição do uso de primitivos carros de bois no Algarve não ser evidente.

2.2. Segunda metade do século XIX

A partir de 1853, decorrente de uma portaria da *Direção de Obras Públicas* de 1852, determina-se que a circulação nas estradas do Reino fosse recenseada. O recenseamento em todas as estradas de primeira classe, ou seja, as que ligavam as povoações mais importantes entre si daria a conhecer, *de forma aproximada, a circulação existente em todo o país*¹⁵⁵. Através deste recenseamento conseguimos ter uma ideia do tipo de viaturas que se movimentavam nas estradas.

Segundo a análise de Luís Santos, de acordo com o recenseamento das estradas de Faro a Loulé, de Faro a Tavira e de Faro a Lagos, não existiam a circular diligências nem tão pouco liteiras, carruagens de quatro ou mais bestas. Circulavam três carruagens de duas bestas, e três seges ou carrinhos puxados por duas bestas. O registo de carruagens é bastante fraco¹⁵⁶ e o veículo mais comum seria o carro ou carreta puxado por dois bois ou duas bestas¹⁵⁷.

¹⁵³ LOPES, João Baptista da Silva. (1988) – *Corografia ou memória económica...* p. 33.

¹⁵⁴ LOPES, João Baptista da Silva. (1988) – *Corografia ou memória económica...* p. 33.

¹⁵⁵ SANTOS, Luis (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p.68.

¹⁵⁶ Cf. SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 69.

¹⁵⁷ Cf. SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 69.

Pelas estradas circulavam mais cavalgaduras e passageiros *apeados e montados* do que veículos. As cavalgaduras circulavam quase sempre com cargas e pertenciam maioritariamente a almocreves¹⁵⁸.

Supomos que os veículos puxados por bois e bestas seriam vocacionados para o auxílio de trabalhos agrícolas, prestação de serviços, transporte de cargas e mercadorias e, menos frequentemente, de passageiros.

Apesar de poucos, existiriam também alguns carros de aluguer e de carreiras. A 4 de Abril de 1869 foi publicado um artigo, no número 31 do jornal regional de Lagos *Echo do Algarve*, que nos dá uma perspetiva do que seria o sistema de aluguer de carruagens no Algarve, em que as diligências eram guiadas de forma perigosa pois não acendiam as lanternas à noite; as carruagens encontravam-se degradadas e com duvidosa segurança, assim como as bestas, que em carros de parrelha, por se apresentarem desiguais provocavam a marcha incómoda do veículo e que por vezes se encontravam num estado lastimável - *que já não têm só pele e osso: já é o osso sobre a pele!*¹⁵⁹.

O uso de carros na estrada litoral entre Lagos e Vila Real de Santo António seria o suficiente para o seu desgaste. Em 1870, João Macário dos Santos, ao fazer o orçamento para a reparação da estrada real n.78 que vai de Vila Nova de Portimão a Vila Real de Santo António, dá conta de que, junto a Faro, uma das razões do desgaste da estrada, para além da antiguidade da mesma e da qualidade dos materiais, é *devido ao grande trânsito de carros e outros veículos*¹⁶⁰.

O estudo de Luís Santos indica-nos, ainda, os tipos de carros que circulariam na cidade de Faro. Alguns forneciam serviços como os *carros de aguadeiros (cerca de uma dúzia)*, *carreiros*, *carros do lixo* e da *“trampa” (ou pipa)*¹⁶¹. Os veículos sofisticados, e

¹⁵⁸ Cf. **SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 69.

¹⁵⁹ Artigo de 4 de Abril de 1869 publicado no jornal regional de Lagos *Echo do Algarve*, parcialmente transcrito na obra: **SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 69.

¹⁶⁰ **SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 65.

¹⁶¹ **SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p. 96.

ditos, de luxo, eram escassos: *existiam apenas três traquitanas*¹⁶², uma serviria o bispo, *outra da família Pereira de Mattos e outra ao serviço da família Pantoja*¹⁶³; a família Doglioni detinha uma caleche¹⁶⁴.

É importante referir um outro acontecimento que, no século XIX, marcaria para sempre a paisagem natural, económica e cultural do país e que certamente influenciou a região Algarvia. No final desta centúria, instaura-se a política da proteção à cultura do trigo nacional, a chamada *lei dos cereais*. A par da generalização do emprego dos primeiros adubos químicos, que começou em 1884, inaugurou-se *um novo período na história da agricultura alentejana*¹⁶⁵ que contribui para o desenvolvimento das vias de comunicação, necessárias para o escoamento dos produtos locais¹⁶⁶. As grandes arroteias, que viriam a substituir as charneças e desenvolver uma nova paisagem, o montado, necessitavam de grande força de trabalho para limpar e cultivar as grandes extensões de planície. A necessidade dessa força de trabalho fez com que trabalhadores e famílias de todo o país participassem neste movimento. Parte desses trabalhadores vieram do Algarve como se verifica no livro de correspondência da Câmara Municipal de Mértola, em 1865, onde se apura que trabalhadores algarvios suprimem a falta de mão-de-obra local no período das ceifas¹⁶⁷. Outrossim, encontramos trabalhadores oriundos da serra algarvia a trabalhar nas Minas de São Domingos. Um relato de 1869, de um chefe da polícia da mina, deixa-nos uma apreciação negativa que nos revela a existência do extremo desamparo que se sentia na serra Algarvia:

O cadáver remetido era só e creio que o mais desgraçado do mundo – tivemos que dar-lhe mortalha e homens para o levarem e a não ser assim, ficaria

¹⁶² SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p.96.

¹⁶³ SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p.96

¹⁶⁴ Cf. SANTOS, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes...* p.96

¹⁶⁵ GALHANO, Fernando, OLIVEIRA, Ernesto Veiga de Oliveira, PEREIRA Bejami. (1995) – *Alfaia agrícola Portuguesa*. p. 95.

¹⁶⁶ Cf. GALHANO, Fernando, OLIVEIRA, Ernesto Veiga de Oliveira, PEREIRA Benjamim. (1995). – *Alfaia agrícola Portuguesa*. p. 95.

¹⁶⁷ ALVES, Helena (1997) – *Minas de S. Domingos, génese, formação social e identidade mineira*. p.113.

*no quartel, sem que hum patrício seu lhe chegasse à porta, pois pertence à nefanda raça algarvia... já sabe amigo o que pode esperar!..*¹⁶⁸

A emigração temporária para o Alentejo vai continuar no XX¹⁶⁹ sobretudo com as campanhas do trigo.

Consideramos que essa migração regional teve consequências a nível cultural e especificamente nos transportes viários, pois *esses colonos vinham com a sua junta de bois ou de jumentos e as suas alfaias*¹⁷⁰ e que, de alguma forma, terão influenciado os veículos de tração animal.

2.3. Séc. XX

A situação lastimável das rodoviárias no Algarve continua no início do século XX ao ponto de, em 1907, não se poder entrar de carro ou automóvel no Algarve¹⁷¹.

Tomaz Cabreira, na obra *Algarve Económico*, de 1918, refere que as estradas existentes na altura são insuficientes e que é urgente *uma systemática distribuição de estradas de modo a valorizar o Algarve, em parte inculto, que se estende pela aba Norte da serra, é assumpto que urge estudar para levar a prosperidade a essa parte da província, que tem estado absolutamente desprotegida*¹⁷². Imaginamos que essa realidade seja um constrangimento à abundância de veículos, como podemos observar no quadro com dados de 1912. Nele, Tomaz Cabreira dá-nos conta das estradas que existiam no Algarve e do número de cavalgadas, veículos de tração animal e automóveis que circulavam pelas mesmas, por concelhos. No total, são registadas 2352 cavalgadas, 337 veículos de tração animal e 4 automóveis¹⁷³.

¹⁶⁸ ALVES, Helena (1997) – *Minas de S. Domingos...* p.113.

¹⁶⁹ NETO, João Baptista Pereira (1999) – *Os movimentos migratórios*. p. 450.

¹⁷⁰ GALHANO, Fernando, OLIVEIRA, Ernesto Veiga de Oliveira, PEREIRA Benjamim. (1995) – *Alfaia agrícola Portuguesa*. p. 96.

¹⁷¹ Cf. FLORES, Adão (1999) – *O turismo no Algarve na primeira metade do século*. p. 602.

¹⁷² CABREIRA, Tomaz. (1918) – *O Algarve Económico*. p. 171.

¹⁷³ Cf. CABREIRA, Tomaz. (1918) – *O Algarve Económico*. p. 172.

Só com a ascensão do Estado Novo e a criação da Junta Autónoma de Estradas é que os constrangimentos rodoviários são totalmente ultrapassados, criando e recuperando acessos há muito desejados para o Algarve¹⁷⁴. Seria espectável que se desse a generalização da circulação do automóvel. No entanto, a II Guerra Mundial trouxe restrições ao uso de gasolina o que explica a recuperação e o uso de veículos de tração animal *durante mais tempo do que outros países europeus*¹⁷⁵. No Algarve, a persistência dos veículos de tração animal durante parte do século XX deveu-se com certeza à frágil situação económica da generalidade da população.

Contudo, a melhoria das vias de comunicação e a *potencialidade dos transportes terrestres*¹⁷⁶ contribuiu para a quebra do isolamento, o que trouxe consequências, facilitou as migrações sazonais e o incremento do turismo.

Dentro do país, as jornadas de trabalho sazonal foram uma constante. Muitos algarvios migravam sazonalmente para procurar trabalho, nomeadamente na apanha da azeitona¹⁷⁷ e na ceifa no Alentejo assim como na monda do arroz no estuário do Sado e do Tejo¹⁷⁸ onde também se encontravam trabalhadores vindos da beira (os *ratinhos*)¹⁷⁹. Alguns pontos da Andaluzia atraíam igualmente algarvios que se deslocavam para trabalhar na agricultura e nas minas de Rio Tinto ou se dirigiam aos mercados para vender as suas mercadorias e aceder aos seus portos, de onde partiam emigrantes para a América Latina. O abegão Vergílio Canelas António mencionou-nos, inclusive, ter tido um aprendiz que emigrou para a Venezuela não tendo esclarecido contudo se foi através da rota espanhola¹⁸⁰. Parece-nos possível que os fluxos migratórios, mesmo que temporários, tenham tido algum reflexo na cultura e nos artefactos produzidos no Algarve até porque, as deslocações temporárias do Algarve

¹⁷⁴ Cf. **CARNEIRO**, Maria Isabel S. (2011) – *As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar*. Veja-se o capítulo I.4. *O Período do Estado Novo*. pp. 27 -31.

¹⁷⁵ **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal, século XIX*. pp. 3-4.

¹⁷⁶ **NETO**, João Baptista Pereira (1999) – *Os movimentos migratórios*. p. 449.

¹⁷⁷ Ouvimos por diversas vezes a referência a ceifa e à apanha da azeitona no Alentejo em conversas informais na Q.D.A. entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

¹⁷⁸ **NETO**, João Baptista Pereira (1999) – *Os movimentos migratórios*. p. 449.

¹⁷⁹ **RIBEIRO**, Orlando (1963) [1.ª ed. 1945] – *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. p.

¹⁸⁰ **ANTÓNIO**, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020...*

para o Alentejo, são frequentemente expostas nos depoimentos recolhidos. O abegão Vergílio Canelas António recorda ir buscar buchas a uma fundição em Évora, de fazer carretas para o Alentejo e entregar carrinhas a Moura, Serpa e Vila Nova de S. Bento¹⁸¹. Também em Vila Nova de S. Bento recorda-se ter trabalhado o albardeiro José Caetano Fernandes, onde labutou na ceifa e na apanha da azeitona¹⁸². Mais tarde, já na qualidade de artesão, voltou ao Alentejo para vender albardas e molins nos mercados¹⁸³. Encontrámos inclusive registos fotográficos no Alentejo de carros aparentemente iguais aos usados no Algarve (Anexo 3).

Desde cedo que o despoletar do turismo se associa à locomoção em veículos de tração animal. Em 1903, havia uma carreira de rippert que assegurava a ligação de Lagos à Praia da Luz e, em 1910, existiam carreiras diárias em diversos tipos de carrinhas e charretes como ripperts e char-à-blancs que transportavam os visitantes da estação ferroviária até à Praia da Rocha¹⁸⁴. É associada a esta última ligação a carrinha de Portimão, tipo de veículo caricato que encontramos frequentemente em postais e que terá circulado até aos anos 80¹⁸⁵. Contudo, só após a decisão da construção do Aeroporto de Faro, em 1962¹⁸⁶, é que o turismo se impõem como uma realidade no Algarve.

No início da segunda metade do século XX, o Algarve encontra-se numa situação de profundo atraso estrutural. A agricultura e as práticas florestais são arcaicas e insustentáveis contribuindo para a desertificação humana e física. As atividades económicas de então, associadas ao sector primário, não geram empregos e o êxodo da população intensifica-se¹⁸⁷. Porém, depois da inauguração do Aeroporto Internacional de Faro, em 1964, a situação muda inteiramente. Apesar de nos anos 50 se ter

¹⁸¹ Cf. **ANTÓNIO**, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020*.

¹⁸² Cf. **FERNANDES**, José Caetano, **FERNANDES**, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*.

¹⁸³ Cf. **FERNANDES**, José Caetano, **FERNANDES**, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*.

¹⁸⁴ Cf. **MARQUES**, Maria da Graça Maia, **VENTURA**, Maria da Graça Mateus (1993) – *Portimão*. p. 112-113.

¹⁸⁵ **GAMEIRO**, José, **RAMOS**, Ana (2015) – *Portimão - O desafio museológico entre turismo e património*. p. 71.

¹⁸⁶ Cf. **BRITO**, Sérgio Palma (2009) – *Território e Turismo no Algarve*. p. 13.

¹⁸⁷ Cf. **BRITO**, Sérgio Palma (2009) – *Território e Turismo no Algarve*. p. 27.

fomentado o turismo em grande escala, só após a inauguração do aeroporto de Faro são criadas as condições para o surgimento do turismo de massas¹⁸⁸. O aeroporto passa assim a ser uma infraestrutura principal ao desenvolvimento regional e o Algarve um destino turístico de renome mundial¹⁸⁹.

Na informação turística encontramos o uso alargado da imagem do carro de besta. Suspeitamos que a associação de carros de besta à imagem pitoresca do algarve venha de décadas anteriores, apesar das limitações temporais inerentes ao próprio trabalho não nos terem permitido conferir esta hipótese. Podemos sim compreender, através de algumas referências iconográficas, que esta imagética do Algarve, que se promove a partir da segunda metade do século XX, está estreitamente ligada a um carácter regional que inclui frequentemente ***carros de besta***. Tal é possível constatar no documentário «Encontro com o Algarve» (Figura 8), de 1968, no cartaz assinado por Gustavo Fontoura, de 1957, no da Comissão Regional de Turismo do Algarve, dos anos 70 (Figura 9) e na notável campanha publicitária de Harry Chandler que, em 1967, usou carros de besta para fazer os *transfers* de saída do aeroporto de Faro a um grupo de jornalistas britânicos (Figura 10).

¹⁸⁸ Cf. **GAMEIRO**, José, **RAMOS**, Ana (2015) – *Portimão - O desafio museológico...* p. 73.

¹⁸⁹ Cf. **MENDES**, António Correia (2015) – *O aeroporto de Faro como infraestrutura principal do desenvolvimento turístico da região*. p. 261.



Figura 6 - Fotograma do documentário propagandístico *Encontro com o Algarve*, 1968, realizado por J. E. Elyseu © Arquivo RTP. ELYSEU:1968.

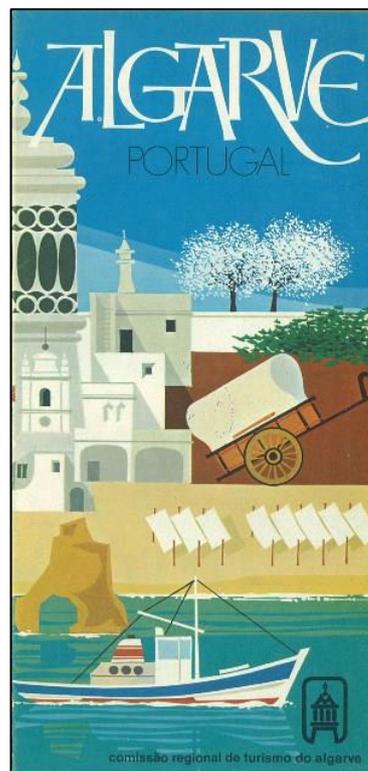
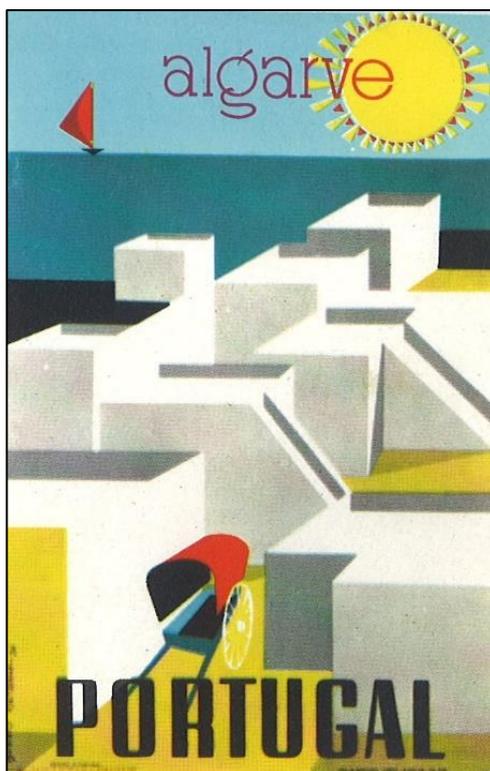


Figura 7 – (Da esq. para a dir.) Cartaz de Gustavo Fontoura, 1956; Cartaz da Comissão Regional de Turismo do Algarve dos anos 70. BLOG TURISMO DO ALGARVE:2011.



Figura 8 - Carros de besta a fazer os *transfers* de saída do aeroporto de Faro a um grupo de jornalistas britânicos organizado por Harry Chandler, em 1967. STRAZZERA:2015:211.

As décadas seguintes transfiguraram completamente o modo de viver no Algarve, em parte acompanhando as transformações que aconteceram em todo o país. A partir dos anos 80 os carros de tração animal começaram a desaparecer da paisagem, ora devido à progressiva modernização agrícola e ao afastamento do uso de animais de trabalho¹⁹⁰, ora devido ao acesso aos veículos motorizados. Apesar do declínio do ofício de abegão ter começado antes a década de 80, terá sido este o período da dissolução da profissão¹⁹¹. A partir daí, os artesãos expandiram a sua área de atuação, restaurando outro tipo de veículos mais elaborados, como carruagens estrangeiras ou caixas de carrinhas automóveis ou construíram carros algarvios para decoração. No mesmo sentido, o registo de veículos de tração animal ocorre, em alguns municípios, até à década de 80 de noventa: em Vila do Bispo e Silves até 1989, em Tavira¹⁹² até 1988 e em Faro até 1980.

¹⁹⁰ Cf. **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tração animal no concelho de Tavira...* p. 38.

¹⁹¹ 191

¹⁹² Cf. **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tração animal no concelho de Tavira...* p. 24.

No decorrer do século XX, os veículos de tração animal foram comuns no Algarve como nos atestam os vários depoimentos recolhidos e os registos visuais que destacamos e os registos fotográficos de Artur Pastor (Figura 11) e do *Inquérito à Arquitetura Portuguesa*¹⁹³ (Figura 12).



Figura 9 - (Da esq. Para a dir.) Carroça junto à igreja de Santa, Albufeira, [entre 1960 e 1965]; Moinho, São Brás de Alportel, [1950-1960]. Artur Pastor © Arquivo Municipal de Lisboa. OAPIX.

¹⁹³ Consultamos a obra fotográfica de Artur Pastor no sítio em-linha do Aquivo Municipal de Lisboa, que abrange a década de 40 até 90, e as fotografias tiradas durante os inquéritos à arquitetura portuguesa, entre 1955 e 1956 (Vejam-se as fotografias dos anexos 3 e 4). Também encontramos muito material fotográfico em coleções de postais, mas cuja data e por vezes os locais desconhecemos.

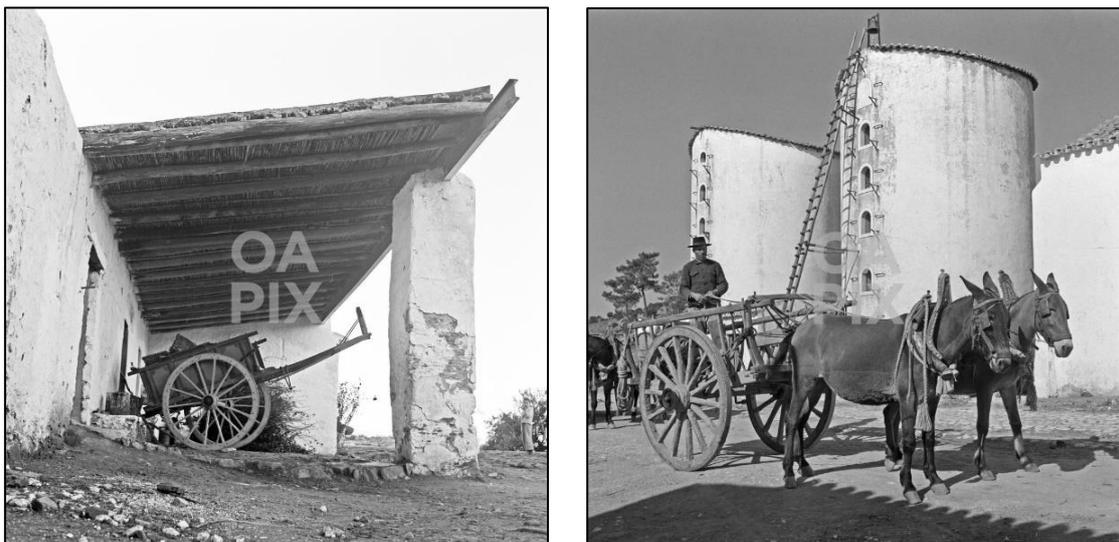


Figura 10 - (Da esq. Para a dir.) Alpendre, Vale da Rosa, Loulé, [1955]; Carro de parelha, Morgado de Ares, Portimão [1956] © Ordem dos Arquitetos. OAPIX.

2.4. Séc. XXI

Atualmente não é comum encontrar veículos de tração animal a circular. As exceções prendem-se com os carros de tração animal usados sobretudo pela comunidade cigana. Contudo, estes já se afastam das tipologias construídos por abegães nas suas oficinas pois, parte da estrutura é substituída por outros materiais, particularmente os rodados de automóvel (Figura 14). Já em 1953, Luís Chaves observava essa realidade nas carroças de Lisboa ao verificar a existência de rodados pneumáticos do tipo automóvel ao contrário das tradicionais rodas radiadas. Considera o autor que desta forma tenham perdido toda a *linha graciosa*, tornando-se *deselegantes no seu hibridismo de carroça e autocarro*¹⁹⁴.

Chamamos a atenção para a relação da comunidade cigana com os veículos de tração animal que vem de longa data, como comprovamos através do título da pintura a óleo de Eduardo Viana *Pousada de ciganos* (1923), que nos mostra um fervilhar de

¹⁹⁴ CHAVES, Luís (1953) – *Carros, carrinhos e carroças (Transportes de tracção animal)*. p. 6.

gente num pátio enquadrado pelo casario cubista da cidade de Olhão, um equino albardado e dois carros de besta (Figura 13).



Figura 11 - Óleo sobre tela: Pousada de Ciganos, 1923, Eduardo Viana. MUSEU NACIONAL DE ARTE CONTEMPORÂNEA DO CHIADO.



Figura 12 - Carro de besta com rodados de automóvel. Fotografado em Monchique em Dezembro de 2019. © Daniel Cardeira.

Encontramos frequentemente estes veículos restaurados ou construídos *para a vista ver*¹⁹⁵, expressão frequentemente usada pelo abegão João Teodósio Silva para designar veículos construídos para uso exclusivamente decorativo, que são feitos com madeiras de menor qualidade, por vezes de dimensões menores e pintados de forma *tradicional* ou a imitar o que seriam as pinturas *tradicionais*. Encontram-se a decorar espaços públicos, centros comerciais (Figura 15) e espaços privados.



Figura 13 - (Da esq. Para a dir.) Carro de besta decorativo na via publica em Lagoa. 2019. Daniel Cardeira; Carro de besta decorativo no Algarve Shopping na Guia. 2019. Daniel Cardeira.

O colorido carro puxado por um burro ou mula foi, e continua a ser, um elemento recorrente na imagética propagandística do Algarve. Atualmente encontramos veículos de tração animal representados em postais e *souvenirs* para turistas, mas também integrados em decorações ou manifestações artísticas que invocam a memória da região (Figura 16).

¹⁹⁵ **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019.*



Figura 14 - (Da esq. Para a dir.) Souvenirs em loja turística, Faro, Daniel Cardeira, 2019; Fotografia de painel de azulejos *Destinos* de 2004, estação rodoviária de Quarteira, Daniel Cardeira, 2020.

Contudo, os lugares onde se preserva a maior quantidade de veículos de tração animal e onde estes mantêm as suas características originais são os museus e as coleções públicas e privadas. No Mapa 1, apresentamos a localização de coleções detentoras de veículos de tração animal a que tivemos acesso. O facto de estes veículos estarem presentes nestas instituições atesta a sua importância e a persistência na memória da região. Os carros de tração animal que se encontram em espaços expositivos são hoje uma das principais fontes para a caracterização deste tipo de carros.

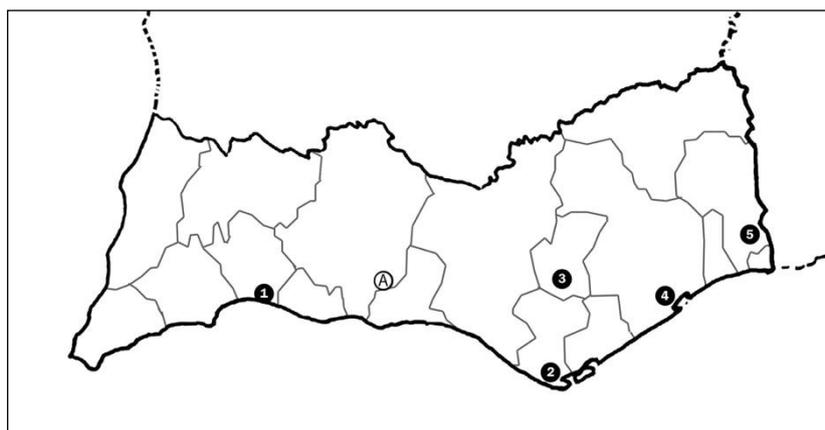


Figura 15 - Mapa de entidades detentoras de veículos de tração animal: A) Quinta dos Avós. 1- Museu de Portimão; 2 - Museu Regional do Algarve, Faro; 3 - Museu do Traje de São Brás de Alportel; 4 - Reservas do Museu de Tavira; 5 - Câmara Municipal de Castro Marim. 2020. Daniel Cardeira.

Capítulo 3 - Carretas e Carros de besta

Os tradicionais veículos de tração animal usados e fabricados no Algarve são chamados de carros de besta quando puxados por gado equino ou de carretas se tracionados por uma junta de bois. Os característicos carros de besta de um só animal são também conhecidos como carroças, termo que evitamos usar uma vez que nos foi indicado que em tempos teve sentido pejorativo na região¹⁹⁶. Nos carros de besta o gado usado para tração é geralmente o muar, mas podem também ser puxados por gado asinino ou, quando usados exclusivamente para transporte de passageiros, por gado cavalar. As exceções parecem ser alguns carros puxados por dois animais que poderiam ser tracionados por uma junta de bois ou por uma parilha de muares.

A economia predominantemente agrária e de carácter rural proporcionou o uso de tecnologias artesanais como os carros construídos em oficinas tradicionais. Essa realidade perdurou até à segunda metade do século XX altura em que, as transformações sociais e económicas assim como a democratização do automóvel, afastou para o passado os veículos de tração animal.

Como instrumento útil aos trabalhos agrícolas, os carros de besta tracionados por um ou dois animais, serviram os proprietários mais abastados até à generalização dos veículos e tratores mecanizados. De igual forma, sobretudo os carros puxados por um animal, foram úteis aos pequenos agricultores que cultivavam pequenas parcelas de terra própria ou arrendada não sendo, por isso, rentável a aquisição de maquinaria agrícola. Com os carros transportavam-se as alfaias agrícolas, o estrume para as culturas e as produções agrícolas. Das hortas dos lavradores vinham os produtos hortícolas vendidos nos mercados semanais, transportados e muitas vezes comercializados dentro dos carros de besta. O transporte das uvas e das azeitonas para os lagares, assim como o vinho e o azeite produzidos eram igualmente transportados desta forma. Também é

¹⁹⁶ Paragrafo escrito em parte conforme a informação adquirida em conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020. Esta informação foi reforçada também por João Teodósio Silva e Virgílio António Canelas, este último artesão explicou-nos que também era comum o uso do termo *carrinha*.

frequente escutar os relatos das imensas cargas de alfarrobas, amêndoas, cereais e leguminosas, proveitos dos pomares de sequeiro tradicional e que põem em evidência o carácter agrícola da economia algarvia antes da difusão do turismo¹⁹⁷.

Até à chegada dos veículos motorizados, o transporte de mercadorias era, desta forma, feito em carros de besta, tendo estes um papel essencial no comércio da região. É comum encontrar imagens de mercados onde os comerciantes vendem os artigos junto aos carros de besta, assim como a venda ambulante de determinados bens, nomeadamente água a litro ou a cântaro, água-ardente, azeite, produtos de higiene, carvão, pão e outros produtos e utensílios¹⁹⁸.

O uso de carros de tração animal é, contudo, mais amplo. Encontrámo-los nas mais diversas atividades, como no transporte de cantaria e de materiais de construção, na indústria corticeira e auxiliando os pescadores nas artes da pesca. Acreditamos que estes veículos tenham estado ao serviço de muitas outras atividades aqui não mencionadas¹⁹⁹.

No que diz respeito ao fornecimento de serviços, existiam carros cujas funções específicas eram recolher dejetos e lixo²⁰⁰.

Os carros de besta de uso comum cumpriram a função de transporte de passageiros junto das comunidades. Contudo, as famílias mais abastadas conduziam modelos de carros usados exclusivamente para o transporte de passageiros.

Encontramos diversas tipologias de carros de tração animal em coleções públicas e privadas que são facilmente identificadas por todas as pessoas que entrevistamos no decorrer deste trabalho, pois o tempo ainda não extinguiu a memória da circulação destes veículos no Algarve.

¹⁹⁷ Paragrafo escrito, em parte, conforme a informação adquirida em conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

¹⁹⁸ Paragrafo escrito, em parte, conforme a informação adquirida em conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

¹⁹⁹ Paragrafo escrito, em parte, conforme a informação adquirida em conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

²⁰⁰ Cf. a informação adquirida em conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

Com base na observação atenta dos carros que encontramos nas coleções de veículos de tração animal no Algarve, identificamos várias tipologias de carros, nomeadamente o carro de besta de uso comum, o carro de fueiro de volta, o carro dos cântaros, o carro da pipa, o carro do azeite, o carro do azeiteiro, o carro dos mortos, a aranha, a carrinha de Portimão e a charrete. Alguns carros terão sido tracionados por bovinos e equinos, referimos esses casos particulares quando falamos da carreta, do carro de parelha e no churrião.

No decorrer das entrevistas foi-nos relatado também a existência de carros adaptados a determinadas necessidades e vontades dos comitentes, como veículos de taipais mais altos ou até a completa ausência dos mesmos.

Para descrever os carros de tração animal no Algarve tivemos em consideração a caracterização dos carros de bois feita por Fernando Galhano²⁰¹. Note-se, contudo, que no Algarve a maioria dos veículos são tracionados por bestas e não por bois o que não impede alguma proximidade morfológica. O carro de bois, geralmente, é constituído por rodado e chedeiro, sendo que o chedeiro inclui o leito e o cabeçalho²⁰². No que diz respeito aos carros no Algarve, usamos essa mesma divisão (Ilustração 1). Damos como exemplo os carros de besta tracionados por um só animal em que o cabeçalho é composto por dois varais e, na sua forma mais frequente, por um cangalho fixo. Quando o carro é puxado por dois animais este possui apenas uma peça central, a vara.

²⁰¹ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*.

²⁰² Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 20.

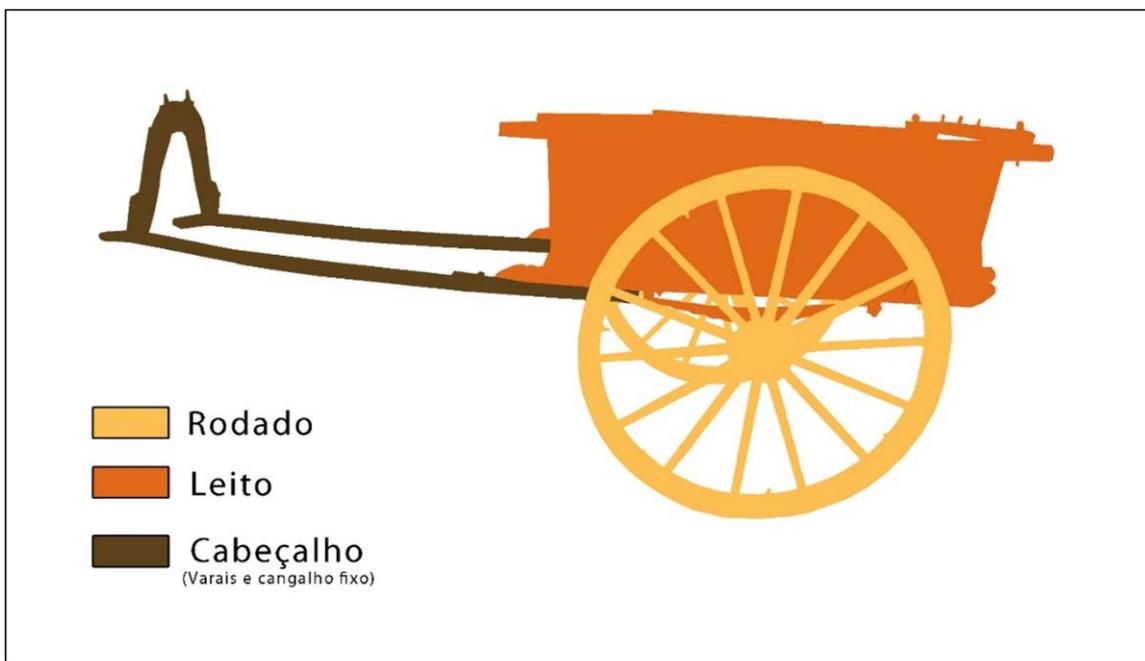


Ilustração 1 - Carro de besta: Rodado, Leito e cabeçalho. © Daniel Cardeira, 2020.

3.1. O abegão

No Algarve, o artesão que fabrica os tradicionais veículos de tração animal é conhecido por *Abegão*.

O termo abegão não tem o mesmo significado em todo o país. O sentido deste substantivo é diverso e muda de região para região²⁰³ assim como a sua fonética²⁰⁴. Inclusive nos dicionários atuais o termo possui várias aceções: alguns não incluem o significado de carpinteiro de carros definindo abegão apenas *como administrador ou feitor de quinta ou herdade*²⁰⁵, *como encarregado de abegoaria*²⁰⁶ e *relativo ou pertencente a abegoaria*²⁰⁷ outros definem-no primeiramente como carpinteiro de carros²⁰⁸. O conceito de abegoaria, que é o lugar reservado *para guardar o gado*, o

²⁰³ Cf. CALADO, Adelino de Almeida (1963) – *Abegão, estudo Linguístico*, pp. 7-17.

²⁰⁴ Cf. CALADO, Adelino de Almeida (1963) – *Abegão, estudo Linguístico*, pp. 25-26.

²⁰⁵ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 35.

²⁰⁶ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 35.

²⁰⁷ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 35.

²⁰⁸ Cf. [S.a.] (2006) – *Dicionário completo Língua Portuguesa, tomo I*. p. 5.

carro e os utensílios agrícolas e lugar em que se fabricam utensílios e ferramentas destinadas á lavoura aproxima-nos da noção de construtor de carros pois inclui o lugar de fabrico dos utensílios e ferramentas o que pressupõem a existência de uma oficina. Construtor ou mero zelador, a longínqua relação do abegão com os veículos de tração animal é atestada no *Vocabulario Portuguez & Latino* de Rafael Bluteau, pois *abegam* ou *abegaõ* é *Aquele que tem cuidado do carro, boys*²⁰⁹ para além de lavrar e ser criado do lavrador. No Algarve, apesar de atualmente a profissão ser rara, o termo é objetivamente usado para designar o fabricante de carros²¹⁰ sendo também conhecida a significação de carpinteiro para *obras mais grossas* como peças para moinhos ou alfaias agrícolas na região oriental da serra do Caldeirão²¹¹. As variantes *abagoão* ou *abugão* podem também ser usadas no mesmo território²¹².

Como referido para o Algarve, o abegão é o artífice que constrói carros, **canqas**, **canqalhos**, arados, outras alfaias agrícolas e rodas. É um ofício que requer o domínio de duas áreas diferentes, a carpintaria e a ferraria, por isso na oficina do abegão encontramos as ferramentas necessárias aos dois ofícios. É elucidativo nesse especto o artigo de Manuel Carvalho Moniz²¹³ que nos descreve os instrumentos que se encontravam nas lojas ou carpintarias do abegão nas herdades, vilas ou cidades do Alentejo. É mencionado uma caldeira, *uma forja de ferreiro com seu fole e a «safa (onde se bate o ferro que vem incandescente da forja)*²¹⁴, a bigorna, os respetivos pertences da forja como tenazes e marretas, um torno, um banco de madeira, um quadrado de quatro pés, um engenho para enrolar os aros de ferro e o «talhão», madeiro comprido de azinho onde se aperta a peça a trabalhar²¹⁵. São também nomeadas ferramentas como o machado, enxó, formões, trados, puas, rebotes, polainas, gramilhos, marretas, maços, serra de mão e a serra braçal²¹⁶.

²⁰⁹ Cf. **BLUTEAU**, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. Vol. 1. p. 23.

²¹⁰ Cf. **GONÇALVES**, Brazão Eduardo (1996) – *Dicionário do Falar Algarvio*. p. 22.

²¹¹ **RIBEIRO**, Vítor (2008) – *Caixilharias*.

²¹² Cf. **GONÇALVES**, Brazão Eduardo (1996) – *Dicionário do Falar Algarvio*. p. 22.

²¹³ **MONIZ**, Manuel Carvalho (1965) – *O Abegão*.

²¹⁴ **MONIZ**, Manuel Carvalho (1965) – *O Abegão*. p. 150.

²¹⁵ Cf. **MONIZ**, Manuel Carvalho (1965) – *O Abegão*. p.150.

²¹⁶ Cf. **MONIZ**, Manuel Carvalho (1965) – *O Abegão*. p.150.

Na região, até meados do século XX, as abegoarias, mais conhecidas por oficinas²¹⁷, seriam comuns no algarve. Contudo, começaram a desaparecer progressivamente restando hoje uma em funcionamento, a de João Teodósio Silva. Tal como os carros de besta, as oficinas de carros desapareceram devido aos progressos tecnológicos, por ação das transformações ocorridas na atividade agrícola, sector onde o uso de carros, sobretudo os tracionados por uma besta, era privilegiado. Na segunda metade do século XX, a partir da década de 60 e em particular na de 80, a diminuição da população agrícola, o avanço tecnológico na agricultura e a multiplicação de veículos a motor, como automóveis, carrinhas de caixa aberta levaram ao desuso dos animais de trabalho²¹⁸ e, conseqüentemente, ao *abandono dos veículos de tração animal como recurso por excelência para transporte de pessoas e sobretudo de mercadorias*²¹⁹.

Sobre as abegoarias no Algarve, Joana Esteves apresenta-nos um mapeamento das mesmas para meados o séc. XX (Anexo 1), tendo como base as oficinas detetadas nos documentos anexos aos registos de veículos de tração animal do Município de Tavira assim como de relatos orais²²⁰. Este levantamento dá-nos uma ideia de parte dos abegões a exercer atividade no Algarve no séc. XX. No entanto, é necessário ter em conta que a metodologia usada não abrange todo o Algarve faltando, por isso, o trabalho de continuar o levantamento destes dados a partir de outros arquivos distritais e locais, assim como de mais depoimentos recolhidos noutras zonas do Algarve. Apesar da fragilidade metodológica, este levantamento foi o único feito, até à data, para o Algarve, o que nos permite ter um parecer da realidade estudada. Parece-nos, portanto, importante assinalar algumas conclusões retiradas do levantamento feito por Joana Esteves. Verifica-se que a maioria das oficinas mapeadas exercem atividade em *localidades próximas do litoral*²²¹ possivelmente conseqüência da intensificação da

²¹⁷ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva e José de Jesus Gonçalves entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

²¹⁸ Veja-se as conclusões de Joana Esteves a partir da análise de dados estatísticos à disposição no Instituto Nacional de Estatística (INE) e consultas dos diversos Recenseamentos Gerais da Agricultura e Estatísticas Agrícolas disponibilizadas pelo INE. Cf. **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tração animal no concelho de Tavira*. pp. 32-38.

²¹⁹ **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* p. 38.

²²⁰ **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* p. 74.

²²¹ **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* p. 75.

agricultura, pescas e trocas comerciais²²² na faixa da beira-mar. A exceção encontramos-na no concelho de São Brás de Alportel, zona de transição entre o barrocal e a serra, que *foi um grande centro construtor de veículos de tração animal, conhecido em todo o Algarve*²²³ e cuja difusão de oficinas de carros derivaria *possivelmente do grande fluxo de extração e comércio de cortiça*²²⁴. Esta informação em relação a São Brás de Alportel foi corroborada diversas vezes junto aos entrevistados, inclusive João Teodósio Silva menciona que era neste concelho *onde havia os maiores artistas*²²⁵. Concordante com este aspeto está o facto de, entre os anos 1950 e 1960, um grande número de tavirenses comprar carros de besta em abegoarias situadas em Vilarinhos, aglomerado pertencente ao concelho de São Brás de Alportel²²⁶. Exposta esta informação e dado que existem cinco oficinas assinaladas em Vilarinhos é admissível que este local fosse um centro produtor de carros de onde partiriam viaturas para todo o Algarve²²⁷.

Na zona de Albufeira a oficina mencionada regularmente como a maior da zona é a de António Martins Cristóvão, na Guia, oficina onde João Teodósio Silva e o seu pai, Joaquim da Silva, aprenderam e desenvolveram o ofício de abegão²²⁸.

O contacto regular com João Teodósio Silva²²⁹, que tem a sua oficina localizada em Ferreiras no concelho de Albufeira tornou-se particularmente proveitoso no que diz respeito à compreensão deste ofício. Nascido a 1 de janeiro de 1941 na Guia, no concelho de Albufeira, João Teodósio Silva veio de uma família com tradição na carpintaria tendo o seu avô, assim como todos os tios paternos, trabalhado como carpinteiros. Resultado do tempo ou do acaso nenhum deles se dedicava exclusivamente a construção de carros.

²²² Cf. **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* p. 75.

²²³ **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* p. 75.

²²⁴ **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* p. 75.

²²⁵ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019^a) -

²²⁶ Cf. **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* pp. 75-76.

²²⁷ Cf. Mapa 3 em Cf. **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos...* pp. 75-75.

²²⁸ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

²²⁹ No sítio online do *Património Cultural Imaterial (RMA-PCI)* é apresentado como João Teodósio da Silva contudo o abegão rejeita a preposição *da* no seu nome e por isso optamos nomeá-lo *João Teodósio Silva*.

É conhecido na zona por João Patinha, sendo que *Patinha* é uma alcunha que herdou do pai e que tem origem no nome próprio da sua bisavó paterna Maria Patinha²³⁰.

O pai de João Teodósio Silva, Joaquim da Silva, falecido nos primeiros anos deste século, terá começado a trabalhar como carpinteiro de carros por influência dos irmãos mais velhos, por volta de 1930, na oficina de António Martins Cristóvão, na Guia²³¹. Mais tarde influenciou o filho, João Teodósio Silva, a trabalhar na mesma oficina. A aprendizagem deste ofício não se limitou contudo a esta unidade de produção, tendo trabalhado durante curtos espaços de tempo noutras oficinas como na de José Maria Lagarto, em Algoz, ou na de Daniel Vicente, em Pêra²³². Estes trabalhos noutras oficinas fez com que ganhasse experiência com outros carpinteiros, inclusive a aprendizagem do uso da bitola, ferramenta que o pai desconhecia²³³.

Em 1964, quando volta do serviço militar, começa a trabalhar a trabalhar com o pai na oficina aberta no ano anterior²³⁴. A oficina, localizada atualmente na Avenida 25 de Abril, em Ferreiras (Albufeira), funcionou nos primeiros anos a alguns metros de distância da atual, onde hoje se encontra uma oficina de automóveis.

Com o declínio da atividade, o abegão de Ferreiras começou também a reparar carrinhas automóveis de caixa aberta. O próprio indica-nos que houve um período em que *arranjava muita camioneta, que arranjava taipais de camionetes e sei lá. Camionetes com seis metros de comprido, eu arranjava isso tudinho*²³⁵. Posteriormente, com a fixação de estrangeiros no Algarve, começou a comprar carros para restaurar e vender para decoração ou como expositor de produtos e ementas em lojas e restaurantes.

²³⁰ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²³¹ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

²³² Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

²³³ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

²³⁴ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

²³⁵ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

Atualmente, João Teodósio Silva continua a laborar na sua oficina em Ferreiras, contudo o seu estado de saúde não permite que trabalhe com o mesmo afinco de outrora. Dada a pouca demanda de rodas para serem usadas em carros, a não ser para decoração, é raro o abegão de Ferreiras construir ou enferrar rodas, limitando-se a restaurar peças já fabricadas. Por este motivo não tivemos oportunidade de assistir ao vivo ao enferrar da roda, uma das técnicas que distingue este ofício.

João Teodósio Silva também se encarrega de decorar os carros que restaura. Os veículos de tração animal no Algarve são pintados de cores saturadas, frequentemente azul, verde, vermelho e amarelo. Sobre essas cores, aplicadas alternadamente em peças ou sobre retângulos com os cantos chanfrados, é habitual encontrar desenhos. Os retângulos chanfrados são a mesma forma que encontramos na decoração de carroças em Lisboa²³⁶. Contudo, João Teodósio Silva recorda-se de que os carros nem sempre foram tão decorados. Quando trabalhava na oficina de António Cristóvão os carros de besta apenas eram pintadas de uma ou duas cores, sendo a cor verde a mais usual e os desenhos limitavam-se aos raios das rodas e, em alguns casos, aos fueiros²³⁷. Na comporta traseira era comum as iniciais do proprietário e em alguns casos encontramos frases²³⁸. No que diz respeito às carretas estas raramente eram pintadas. A visita de Gisela Cristóvão à coleção da Q.D.A. corroborou esta ideia, pois segundo a mesma as pinturas não eram iguais às que o seu pai fazia²³⁹. João Teodósio Silva desenvolveu o desenho desde o começo da atividade, e segundo o mesmo, até inventou alguns. Os seus desenhos repetem-se nos vários carros restaurados pelo próprio, contudo, também são reconhecidos pela assertividade do traço, feito à mão, sem esboço prévio (Figura 8). No Apêndice 4 apresentamos algumas cópias dos desenhos feitos pelo abegão usados na decoração dos carros da Q.D.A.

²³⁶ **CHAVES**, Luís (1953) – *Nota Etnográfica, Carros, carrinhos e carroças de Lisboa*. s/p.

²³⁷ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²³⁸ Vê-se escrito a frase *DEUS ME GUI* nos primeiros minutos do documentário **CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES** (1976) - Carroças regionais Algarvias.

²³⁹ **CRISTOVÃO**, Gisela (2020) - *Entrevista realizada a 10 de Janeiro de 2020*.

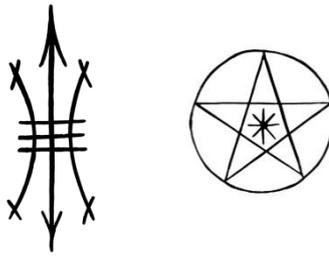


Figura 16 - Reprodução monocromática de desenhos pintados da autoria de João Teodósio Silva. Reproduzidos a partir do registo fotográfico dos carros pertencentes à coleção da Q.D.A.

A construção da roda raiada é uma particularidade deste ofício. O abegão detém as capacidades técnicas e tecnológicas para a construção de rodas raiadas, em que os raios possuem duas direções diferentes intercaladas e as pinas são ferradas a quente. Este domínio técnico permite-nos afirmar que há um distanciamento deste em relação aos construtores de carros de bois tradicionais, que usam rodas cheias ou de cambas e miúlo. O facto de as rodas raiadas serem descritas por Rafael Bluteau como sendo *a modo de Sege*²⁴⁰, é uma evidência de que existe ou existiu algum tipo de relação entre o ofício de Segeiro e o de abegão.

A construção de rodas, de veículos e outros utensílios, sobretudo os usados na agricultura como arados e charruas, define uma profissão comum a vários países e que, apesar da versatilidade do seu trabalho, se pode traduzir como construtor ou carpinteiro de rodas. Em França, estes carpinteiros são designados por *charrons* e já no séc. XIII o seu trabalho consistia na construção de rodas, veículos e alfaias agrícolas. Em Paris, estes artífices estavam integrados entre os restantes trabalhadores de madeira, tendo gradualmente ganho importância o que fez com que, em 1467, lhes fosse concedido um brasão próprio (Figura. 17) aquando da criação das *milices parisiennes* por Louis XI²⁴¹. O seu trabalho junto à artilharia real faz com que, em 1498, lhes tenham sido concedidos

²⁴⁰ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 164.

²⁴¹ Cf. LESPINASSE, René de (1886-1897) – *Charrons*. p. 661.

estatutos específicos²⁴². No séc. XVII, os charrons são assimilados aos carrossiers²⁴³ passando a construir todo o tipo de viaturas como *carrosses*, *coches*, *chariots*, *litières*, *brancards*, *calèches*²⁴⁴ e a controlar toda a cadeia produtiva²⁴⁵. Podemos verificar que no século XVIII, estes profissionais construía[m] rodas raiadas²⁴⁶ semelhantes às fabricadas por abegães, da mesma forma que as técnicas de enferrar são similares.

Em França não encontramos evidências da permanência desta atividade na atualidade, contrariamente a vários países anglo-saxónicos onde, atualmente, *Wheelwrights* constroem rodas raiadas de forma artesanal usando processos e ferramentas semelhantes às que encontramos no Algarve²⁴⁷. É assinalável que, no Reino Unido, a profissão de construtor de rodas ainda se mantenha viva sendo representada pela *Worshipful Company Of Wheelwrights* em Londres desde 1670²⁴⁸.

²⁴² Cf. **LESPINASSE**, René de (1886-1897) – *Charrons*. p. 661.

²⁴³ Construtores de carruagens.

²⁴⁴ **HISTOIRES DE PARIS** (2015) – Les charrons. [Em-Linha].

²⁴⁵ Cf. **HISTOIRES DE PARIS** (2015) – Les charrons. [Em-Linha].

²⁴⁶ **ALEMBERT**, D', **DIDEROT**, Denis (1987) – L'Encyclopédie [Texte imprimé] : [recueil de planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, avec leur explication] / Diderot et d'Alembert. s/p, *planche IV*.

²⁴⁷ Cf. Verificámos ao longo da obra **HURFORD**, Robert, **WRIGHT**, John (2013) – *Making a wheel – how to make a traditional light English pattern wheel*.

²⁴⁸ **WORSHIPFUL COMPANY OF WHEELWRIGHTS** (s.d.) – *History*.

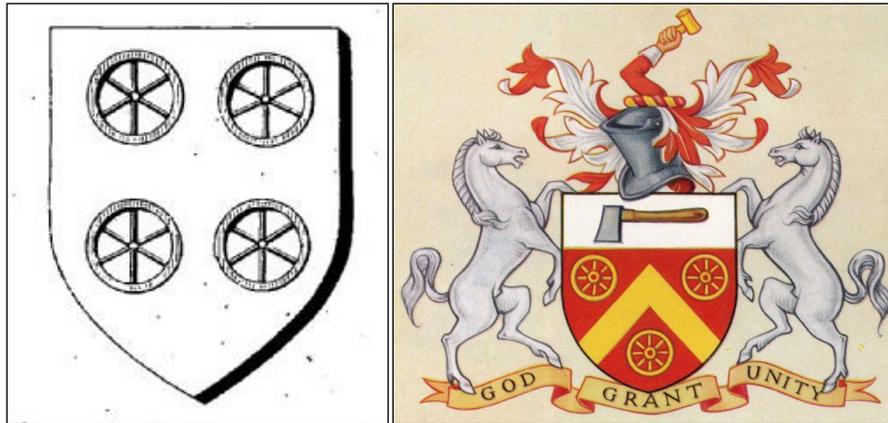


Figura 17 - (Da esq. Para a dir.) Brasão do ofício de *charron* em Paris, séc. XV. LESPINASSE: 1886-1897:661; Brasão oficial da Worshipful Company Of Wheelwrights, s./d. HERALDRY OF THE WORD.

3.2. Rodado

Os rodados dos carros no Algarve são semelhantes entre si, independentemente do modelo do carro: eixos fixos de metal e rodas raiadas. São raras as exceções. Se tivermos em conta a coleção do MCA (Apêndice 1), as variações nos vários modelos prendem-se sobretudo com as dimensões das rodas e o número de raios. As rodas podem ter um diâmetro que vai desde os 123cm, tal como se pode encontrar no carro do burro e na carreta, até aos 146cm medidos no carro do azeite. O número de raios é geralmente 14. Contudo, a carreta possui 12 raios e a aranha 16 raios. A carreta da coleção do MCA também se diferencia por não possuir ***bucha*** e sim ***chaveta***. O seu eixo metálico é também mais volumoso do que o dos restantes carros. Durante as pesquisas efetuadas para o desenvolvimento deste trabalho, o caso mais dissonante, que analisaremos adiante, foi o do eixo de madeira de uma carreta fotografada em Cotifo (no concelho de Lagos), em 2013, que é o registo mais recente que temos de um eixo de madeira no Algarve.

3.2.1. A roda

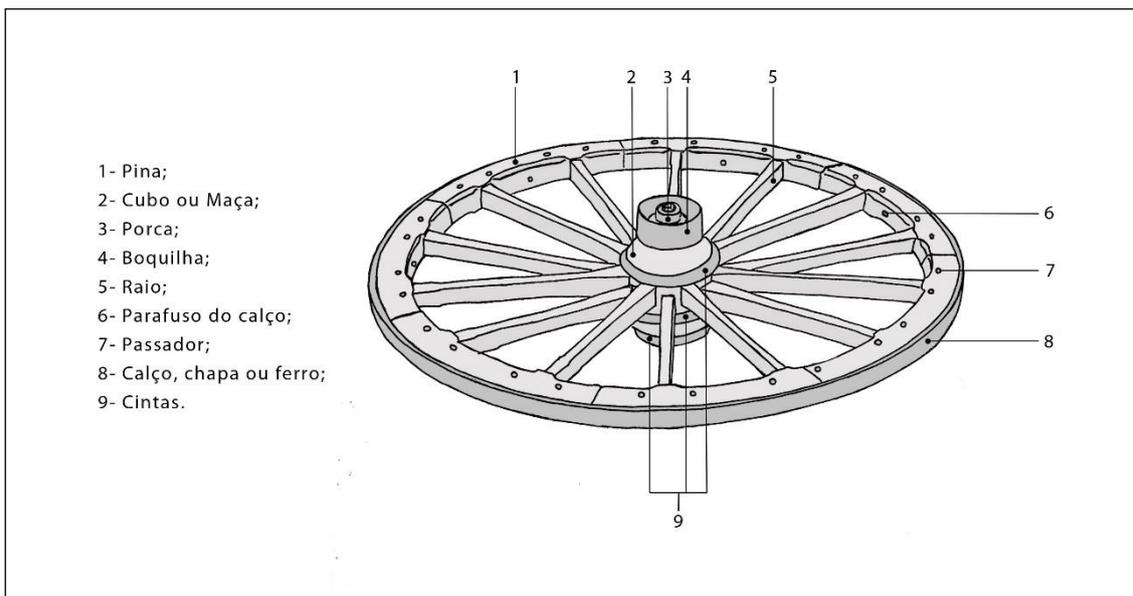


Ilustração 2 - Roda Raiada, Daniel Cardeira, 2019. © Quinta dos Avós

Como referido anteriormente a construção das rodas raiadas é um dos feitos técnicos onde o abegão demonstra a sua mestria. Temos a descrição detalhada do processo através das entrevistas feitas a João Teodósio Silva e a Virgílio Canelas António. A entrevista filmada pelo Grupo de Trabalho dedicado ao Património Cultural Imaterial (RMA-PCI), que inclui o **enferrar** de uma roda, também teve um contributo importante para a compreensão do fabrico deste elemento fundamental do carro²⁴⁹.

Apesar de atualmente já não ser tão rigoroso com a escolha da madeira para as peças, o mestre abegão João Teodósio Silva ainda se recorda como esta era tratada quando se iniciou na profissão. Antes de ser utilizada, a madeira era selecionada, recolhida e preparada de modo a dar resposta às exigências inerentes à construção e utilização de uma roda, que precisa de ser resistente e duradoura. Da serra algarvia ou do Alentejo²⁵⁰, os proprietários vendiam as azinheiras que tinham de ser árvores

²⁴⁹ Cf. **Património Cultural Imaterial (RMA-PCI) (2015) – Abegão.**

²⁵⁰ Ambos os abegões entrevistados mencionam a serra mas apenas o abegão Virgílio Canelas António refere o Alentejo.

*sadias*²⁵¹, o chamado *azinho branco*²⁵². Este não podia conter vestígios de podridão nem imperfeições para que, quando se cortasse, não fossem encontradas falhas na madeira²⁵³. Era da madeira de azinho que se fazia o *culo* ou *maça* e as *pinas*, tendo em tempos sido usada também a madeira de freixo²⁵⁴. A época em que se corta a azinheira é igualmente muito importante, pois esta necessita de ser cortada quando tem menor *vico*, o que corresponde às luas novas dos meses de inverno, em especial no *escuro de janeiro*, ou seja, durante a lua nova do mês de Janeiro²⁵⁵. O corte de árvores no inverno, que coincide com o período de repouso da atividade da planta, é um procedimento idêntico ao que Fernando Galhano refere para os carros de bois cuja *madeira é cortada de preferência em Dezembro*²⁵⁶, assim como ao praticado na construção tradicional da serra do Caldeirão, no Algarve²⁵⁷. Estes procedimentos são uma prática com longa tradição, o corte da madeira nos meses mais frios *desde o princípio do Outono até ao princípio da Primavera*²⁵⁸ assim como no minguante da lua já era sugerido por autores antigos como Plínio e Vitruvius²⁵⁹. Em Portugal é prática comum pois, em 1790, Joaquim Sequeira refere sobre o corte de castanheiro nos meses de Inverno que *esse é também o costume no país*²⁶⁰ e que *os cortes se façam nos minguantes da Lua*²⁶¹. Justifica-se o corte nos meses mais frios porque se a árvore for cortada fora deste período, o material vegetal tem mais seiva e ficará suscetível à ação de agentes biológicos²⁶².

A madeira era cortada à medida das respetivas peças: *para o culo corta-se 40 centímetros e para pinas corta-se 75 ou 80, conforme*²⁶³. A madeira para as pinas era curva, isto é, a curvatura do tronco da árvore acompanhava a curvatura da peça, pois se

²⁵¹ SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁵² SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁵³ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²⁵⁴ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁵⁵ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²⁵⁶ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*, p. 123.

²⁵⁷ Cf. ALMEIDA, Marta (2008) – *Materiais de origem vegetal*, p. 54.

²⁵⁸ PEREIRA, Benjamim (1990) – *Sistemas de serração de madeiras*, p. 13.

²⁵⁹ Cf. PEREIRA, Benjamim (1990) – *Sistemas de serração de madeiras*, pp. 13-14.

²⁶⁰ SEQUEIRA, Joaquim Pedro Fragoso de (1790) - *Acerca da cultura, e utilidade dos castanheiros...*, p. 316.

²⁶¹ SEQUEIRA, Joaquim Pedro Fragoso de (1790) - *Acerca da cultura, e utilidade dos castanheiros...*, p. 317.

²⁶² Cf. ALMEIDA, Marta (2008) – *Materiais de origem vegetal*, p. 54.

²⁶³ SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

*for direita corta-se a linha (da madeira) e já não fica como deve ser*²⁶⁴. Esta forma de proceder é concordante com as afirmações de Fernando Galhano acerca dos carros de bois em que:

*Fosse no Norte ou fosse no Sul, dum tronco ou pernada de árvore que se derrubasse, havia sempre o cuidado de guardar os sectores que tivessem a curvatura ou condições de utilização para as peças da roda ou para as chedas, mormente quando estas iam ao cabeçalho*²⁶⁵.

Na oficina de António Martins Cristóvão, onde João Teodósio da Silva aprendeu o ofício, o cubo, ainda verde, era torneado e os locais onde encaixam as **espigas** dos **raios** perfurados: primeiro abriam-se os furos com o **trado**, depois, com um **formão** e uma **maceta**, dava-se a forma quadrangular e, para que no futuro os raios ficassem com o ângulo certo, usava-se a **bitola**. O pai de João Teodósio Silva, o abegão Joaquim da Silva, não usava esta ferramenta, mas sim régua e compasso. João Teodósio Silva terá aprendido a usar a bitola na oficina de José António Lagarto, em Algoz, através de um outro mestre carpinteiro de São Brás de Alportel²⁶⁶. Encontramos a mesma ferramenta na oficina de Virgílio Canelas António, embora seja aqui conhecida por *sêta*²⁶⁷. O usos de dois termos locais diferentes para nomear a mesma ferramenta usada no mesmo ofício é um exemplo da diversidade linguística presente no território Algarvio.

Por fim, o cubo era submerso durante um ano em água com sal *para não rachar e para não criar bicho*²⁶⁸. Virgílio Canelas António, na sua oficina, dispensava este tratamento da submersão da madeira e remete esse tipo de procedimentos para um tempo anterior ao dele²⁶⁹. Na arquitetura regional²⁷⁰ e em certas peças dos carros de bois²⁷¹, a madeira era previamente mergulhada em água durante um certo tempo, prática que confere maior durabilidade à madeira e a torna mais macia e fácil de

²⁶⁴ SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁶⁵ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 123.

²⁶⁶ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁶⁷ ANTÓNIO, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020*.

²⁶⁸ SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁶⁹ Cf. ANTÓNIO, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020*.

²⁷⁰ Cf. ALMEIDA, Marta (2008) – *Materiais de origem vegetal*. p. 53.

²⁷¹ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 123.

trabalhar sem abrir fendas²⁷². Fernando Galhano escreve que nos cubos das rodas raiadas feitos de *sobro ou azinho, a madeira parece ser sempre alagada*²⁷³.

Posteriormente *enrajava-se*, sendo antes colocadas as *cintas* para que a madeira não estale²⁷⁴. Esta era novamente colocada em água salgada e posta a ferver *dentro de uma lata das grandes*²⁷⁵, procedimento necessário porque *se se meter com a madeira seca fica muito apertado e pode rebentar a madeira*²⁷⁶. Depois de se deixar ferver um quarto de hora²⁷⁷ e a madeira estar húmida, colocam-se os raios pois *já aquilo obedece bem*²⁷⁸.

Tradicionalmente, os raios eram colocados por duas pessoas à força de um *maço*²⁷⁹. Os raios ficam na roda com duas inclinações diferentes intercaladas. Isto acontece porque os raios não se encontram todos no mesmo plano, como explica António Barbosa, *os raios são geratrizes de um cone e não raios de um círculo*²⁸⁰. A roda raiada sofreu uma das maiores mudanças na Idade Média²⁸¹: os raios anteriormente perpendiculares ao eixo do cubo, passam a estar dispostos em dois planos diferentes o que forma *uma espécie de cone muito baixo*²⁸².

Depois de colocar os raios no cubo *enfustam-se* as pinas. João Teodósio Silva coloca um *tarugo* entre cada pina para que estas fiquem alinhadas²⁸³. Quando necessário, para que os raios fiquem com as devidas direções, são colocadas pequenas cunhas, os *patões*, entre as espigas e os orifícios que os recebem²⁸⁴.

²⁷² Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 123.

²⁷³ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 123.

²⁷⁴ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²⁷⁵ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁷⁶ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁷⁷ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁷⁸ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁷⁹ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁸⁰ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 241.

²⁸¹ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 18.

²⁸² GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 18.

²⁸³ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁸⁴ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

Os raios são feitos de mangue, madeira exótica cuja espécie exata não conseguimos identificar, pois mangue é a designação comum a diversas árvores da família das rizoforáceas *nativas das regiões costeiras tropicais das Américas, da África e Ásia*²⁸⁵ que formam florestas chamadas de mangal ou manguezal²⁸⁶. No caso do mangue usado nos raios existe a ideia de que o Brasil é o seu país de origem, informação indicada pelos abegães João Teodósio Silva²⁸⁷, Virgílio Canelas António²⁸⁸, um dos irmãos Caiado²⁸⁹ e escrito por José Hipólito Raposo²⁹⁰. Porém, o abegão de Ferreiras acrescenta a possibilidade de em tempos ter vindo das antigas colónias portuguesas como Angola ou Moçambique, ideia corroborada na oficina de António Bicho (conhecido por Mestre Caluta), carpinteiro de Cuba, no Alentejo, que nos explicou que existem vários tipos de mangue e nos mostrou amostras de mangue vermelho do Brasil e de mangue vindo de África²⁹¹. Esta madeira caracteriza-se por ser particularmente durável e resistente a xilófagos e por isso é igualmente usada para os cabos de ferramentas. Era comprada em forma de viga, estreita e comprida, sendo depois trabalhada na oficina *à maneira de cada um*²⁹², isto é, cada artesão tinha uma forma de trabalhar o raio – cónico, arredondado, chanfrado ou reto. Supomos que a forma do raio também depende do modelo do carro, uma vez que todos os carros de passageiros que encontramos possuíam os raios arredondados sem arestas. João Teodósio Silva faz o raio ligeiramente cónico e chanfrado. Para lhe dar forma, usava primeiro uma ***enxó*** e depois uma ***plaina***²⁹³. Usava para os detalhes, como as arestas, uma ***raspadeira***²⁹⁴. Hoje, a maioria do trabalho é feito com o auxílio de máquinas e ferramentas elétricas²⁹⁵.

²⁸⁵ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 5251.

²⁸⁶ Cf. HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 5251.

²⁸⁷ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*. Acrescenta também a possibilidade de em tempos ter vindo das antigas colónias portuguesas como Angola ou Moçambique.

²⁸⁸ Cf. ANTÓNIO, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020*.

²⁸⁹ Cf. Cinequanon. *Cooperativa de produção de filmes* (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

²⁹⁰ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal, século XIX*. p. 101.

²⁹¹ Cf. BICHO, António (2020) – *Entrevista realizada a 22 de Julho de 2020*.

²⁹² Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²⁹³ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²⁹⁴ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²⁹⁵ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

É colocada posteriormente a bucha com o auxílio de uma marreta após ser posta a **boquilha**. A roda está assim preparada para se enferrar (ou ferrar), ou seja, é colocado um aro de ferro: o **calço**, também chamado de chapa ou **ferragem**. Este trabalho é feito quando se constrói uma roda nova ou quando o raio de uma roda, com o uso, começa a afrouxar e precisa de *levar outro aperto*²⁹⁶.

Como menciona António Barbosa, enferrar a roda *é o trabalho mais violento e fatigante dos ofícios de ferreiro e abegão*²⁹⁷ e necessita sempre da força de trabalho de três a quatro homens. Começa-se por mensurar a circunferência da roda com a **roleta** usada igualmente para passar a dimensão da circunferência para a chapa de ferro. Ao transpor a medida para a chapa de ferro é necessário que se retire sempre entre 1,50 a 3 centímetros dependendo do tamanho da roda²⁹⁸. A medida do calço da roda tem que ser sempre inferior para que o calço, depois de retrain, fique a comprimir a roda. A chapa de ferro é arqueada e caldeada para que forme uma circunferência de metal, o calço.

A roda é colocada em cima de um suporte, a **burra**, para ser enferrada. O calço é aquecido numa fogueira para que dilate; com o auxílio de ganchos metálicos²⁹⁹ é colocado à volta da roda por três homens. O calço necessita de ser arrefecido continuamente com água para que não queime a madeira da roda, enquanto o abegão acerta o calço com uma **marreta** e com os **espetões**, ferros em forma de gancho e com uma argola que atravessa o único furo feito numa das pinas e alinhado a um dos furos feitos no calço³⁰⁰. Ainda durante a colocação do calço, um homem firma a roda com a ajuda de um contrapeso de madeira, enquanto outro, com a marreta, bate no metal para o alinhar com as pinas. No final, a roda é colocada verticalmente para que, de forma mais precisa, o calço fique ajustado à roda (Fig.18).

²⁹⁶ SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

²⁹⁷ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 242.

²⁹⁸ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

²⁹⁹ José Hipólito Raposo na obra *Carros de Cavalos em Portugal, século XIX* chama-os de forcões, contudo, nas entrevistas realizadas não encontramos nomenclatura específica.

³⁰⁰ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.



Figura 18 - João Teodósio Silva a acertar o calço com o auxílio de uma marreta. Fotograma do vídeo entrevista ao Abegão João Teodósio Silva, 2015. PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI) © PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI).

O procedimento de enferrar a roda a quente é indispensável para a boa elaboração da mesma, uma vez que, como já mencionado, o calço contrai quando arrefece, o que faz com que o metal fique justo à madeira e sob pressão, ou seja, *a retração produzida pelo arrefecimento produz o apêrto*³⁰¹.

Depois da roda enferrada são furadas as pinas para colocar os ***parafusos do calço***, que devem ser escareados de forma a não provocarem saliências no calço³⁰². Por fim, são colocados os ***passadores*** para asseverar mais resistência à roda. Como acabamento final, a roda é ***aparelhada***, isto é, os excessos de madeira das pinas são desbastados e posteriormente as irregularidades e as linhas de junção das peças na madeira cobertas com massa antes de serem pintadas.

Numa das gravuras que ilustra a *Encyclopédie* de Diderot e D’Alembert, podemos ver, no centro da imagem, o processo de enferrar a roda, que se aproxima do que descrevemos nos parágrafos anteriores. Note-se que a mesma figura apresenta ainda a colocação de chapas numa roda, método que segundo Fernando Galhano terá sido substituído pelo aro circular, *por ser proibido o seu trânsito em estradas, e porque o*

³⁰¹ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 242.

³⁰² Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva entre os meses de maio de 2019 e janeiro de 2020.

*aperto do aro é mais perfeito*³⁰³. Pressupomos serem o mesmo tipo de chapas que Silva Lopes descreve nos carros de bois com rodas raiadas que encontra no concelho de Silves *ferradas com as cabeças dos pregos salientes das chapas (...)*³⁰⁴.

Salientamos ainda que o processo, as peças da roda e as ferramentas descritas e ilustradas na *Encyclopédie* tem correspondência com as usadas no Algarve, apesar da terminologia e dos carros onde as rodas são aplicadas serem diferentes³⁰⁵. Esta correspondência demonstra que o processo usado em França, no século XVIII, permanece no Algarve até à atualidade e que será uma reminiscência de técnicas que outrora se encontrariam em vários locais na Europa. Na verdade, a construção de uma roda no Algarve é semelhante à construção de uma roda no Reino Unido, desde o



Figura 19 - Shoeing a wheel. Gravura publicada em 1769 na Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers. WIKIMEDIA COMMONS:2017.

³⁰³ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 134.

³⁰⁴ LOPES, João Baptista da Silva. (1988). *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*. p. 5.

³⁰⁵ DIDEROT ET D'ALEMBERT (1987) – *L'Encyclopédie, Sellier, carrossier, charron. [recueil de planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, avec leur explication. s/p.*

trabalhar o cubo no torno até à forma de mensurar e enferrar a roda. Atualmente as oficinas de *Wheelwrights* fazem uso de máquinas em algumas etapas do fabrico da roda raiada, mas as ferramentas manuais são conhecidas e usadas³⁰⁶.

3.2.2. O eixo

Em todos os carros que observámos, os eixos são fixos e de metal, apesar de no Alentejo e no Algarve terem existido, em muitos casos, eixos fixos de madeira³⁰⁷. A única exceção que encontramos no decorrer deste trabalho foi uma carreta com eixo fixo de madeira fotografada em Cotifo (Lagos) e publicada em Agosto de 2013 no blog *Fotos Amores*³⁰⁸. Infelizmente, não tivemos oportunidade de observar este veículo presencialmente e não sabemos se o mesmo ainda existe.

As barras usadas para fazer os eixos de metal fundido vinham de fundições do Crato ou do Tramagal³⁰⁹. Virgílio Canelas António lembra-se, nos primeiros tempos em que começou a trabalhar, de ir comprar as barras a uma fundição em Évora, comprando-as mais tarde em Faro, na *Metalofarense*³¹⁰. As barras, paralelepípedos metálicos, eram trabalhadas na forja da oficina para atingir o comprimento e espessura desejados. Com dois moldes em metal fazia-se o batedor, para firmar a roda, e a manga, parte ligeiramente cónica onde encaixa a bucha³¹¹. Em cada manga é feito o rego, ranhura que tinha como utilidade segurar o lubrificante que evita o atrito entre a bucha e o eixo quando a roda se move. Em tempos usava-se gordura animal como *banha de porco*, tendo sido substituída, entretanto, por massa consistente³¹². Nas extremidades das mangas, para receber a porca do eixo, eram feitas duas roscas com as respetivas tarraxas - uma tarraxa para a rosca esquerda e outra para a direita. Havia a necessidade

³⁰⁶ Cf. as várias etapas de construção de uma roda descritas e ilustradas na obra **HURFORD**, Robert, **WRIGHT**, John (2013) – *Making a wheel...*

³⁰⁷ Cf. **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 36.

³⁰⁸ Disponível em-Linha: [<https://fotos-amores.blogs.sapo.pt/tag/carreta>].

³⁰⁹ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

³¹⁰ Cf. **ANTÓNIO**, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020*.

³¹¹ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

³¹² Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

de fazer as duas roscas com as direções diferentes porque a porca do eixo tinha de estar enroscada no sentido inverso ao do rodar da roda, para que não se desenrosque com o trepidar inerente ao andamento do carro. Em tempos mais recuados usava-se a chaveta³¹³, como pudemos observar nos rodados da carreta do MCA.

Encontramos dois eixos com alguns números e letras gravados: o da carreta do MCA, com a inscrição *4-6-P.C.-49*, e o do carro pertencente à coleção do município de Tavira com a inscrição *J.M.J.* Os algarismos do primeiro parece-nos remeter para uma data enquanto as letras presentes em ambos a marcas de oficinas. João Teodósio da Silva recorda que alguns construtores e oficinas deixavam a sua marca e dá como exemplo os eixos com uma estrela de cinco pontas gravadas com uma entalhadeira, marca que contudo não encontramos em nenhum eixo³¹⁴. De acordo com o testemunho do abegão, as marcas seriam comuns nas peças dos trens e dos carros que vinham do estrangeiro pois costumavam ter gravada a marca da oficina onde eram feitos³¹⁵.

Nas últimas décadas, nenhum dos dois abegões entrevistados faz os eixos. A ferraria para os carros novos ou para os restauros são reaproveitadas de carros antigos e sem uso. A forja apenas é usada para trabalhos menores. Se a ferraria fosse toda feita de princípio na forja, o trabalho demoraria muito mais tempo e seria mais dispendioso³¹⁶.

³¹³ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019.*

³¹⁴ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019.*

³¹⁵ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019.*

³¹⁶ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019.*

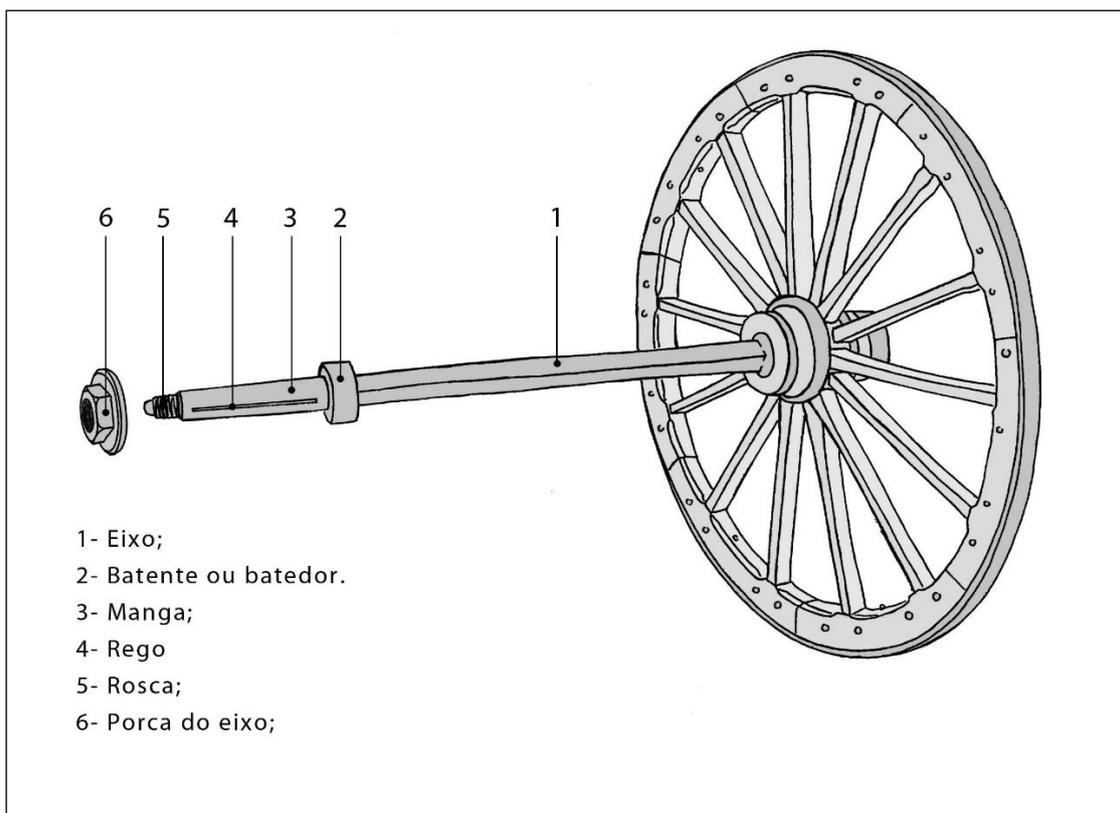


Ilustração 3 - Rodado. Daniel Cardeira, 2019. © Quinta dos Avós.

3.3. Tipologias

3.3.1. Carro de besta de uso comum

O modelo de carro que optamos por descrever terá sido outrora um dos mais usados no Algarve, constatação evidenciada pela memória de quem trabalhou e de quem fabricou estes carros. Nas fontes iconográficas consultadas, tal como nas fotografias de Artur Pastor e nos documentários *O meu Algarve*³¹⁷ e *Carroças Regionais Algarvias*³¹⁸, são frequentemente visíveis este tipo de carros na paisagem. Não encontramos nenhum nome específico para designar este carro, escutamos sempre

³¹⁷ EVARISTO, F. (1956) - *O meu Algarve*.

³¹⁸ CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

designações comuns a outras tipologias de carros como carro de besta, *carro de mula*, carro de burro, carrinho da horta³¹⁹, *carro de varais*, carrinha e carroça. Apesar de estar associado ao Algarve e ser nomeado vulgarmente por carro ou carroça algarvia, preferimos ser prudentes e evitar este termo uma vez que a investigação não foi conclusiva acerca da origem e difusão deste carro, que sabemos ter sido usado também no Alentejo³²⁰. Para distinguirmos este modelo de carro dos restantes, partindo do seu amplo uso no Algarve, iremos referir-nos a este veículo como *carro de besta de uso comum*. Contudo, estamos cientes de que este nome não corresponde ao originalmente usado e esperamos, portanto, que futuras investigações encontrem um nome mais próximo do vocabulário originalmente usado em relação a estes transportes ou que confirme a sua origem algarvia.

O carro de besta de uso comum foi um carro versátil e usado nas mais diversas atividades. No entanto, é marcante a sua associação aos trabalhos agrícolas e transporte de mercadorias. Muitos dos proprietários destes carros eram pequenos lavradores que não tinham posses nem terreno suficiente que justificasse a aquisição de um trator³²¹. Este carro também serviria para os pequenos lavradores transportarem os produtos agrícolas para as feiras e mercados regionais como podemos ver documentado na Figura 6 e na Figura 20. Estes carros também transportavam as produções agrícolas diretamente para os cais ferroviários, para seguirem de comboio para outras regiões³²². As conversas informais que tivemos com habitantes locais no decorrer deste trabalho, apontam para que este modelo de carro fosse frequentemente usado no comércio e para transporte de passageiros, uma vez que o seu custo seria mais modesto do que outros veículos como carros de carga, charretes ou até mesmo os automóveis.

³¹⁹ Termo usado pelo artesão reprodutor de miniaturas de carros do Algarve José António Silva de Pateiro (Lagoa). Contudo, não encontramos o reconhecimento desse nome pelos locais nem pelos abegães que entrevistamos e com quem convivemos.

³²⁰ Cf. **ANTÓNIO**, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020* e corroborado na fotografia do anexo 5.

³²¹ Cf. **CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES** (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

³²² Cf. Conversas informais com José de Jesus Gonçalves entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.



Figura 20 - (De cima para baixo) Entrevista a casal de lavradores no mercado de Olhão. Fotograma do documentário Carroças Regionais Algarvias, 1976. © Arquivo Histórico RTP. CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES:1976; Imagens de uma feira na Guia. Fotograma do documentário O meu Algarve, realizado por F. Evaristo, 1956. © Cinematecas Portuguesa. EVARISTO:1956

O seu uso para transporte de passageiros em deslocações quotidianas, bem como a romarias, festas e mercados justifica o brio com que este se apresentava. O carro era muitas vezes decorado com pinturas e desenhos de várias cores, assim como a besta de tiro era adornada com bons arreios, ***brincos*** e ***rabadas***. Nesse sentido, partilhamos a memória de José de Jesus Gonçalves que recorda as festas dedicadas à Rainha Santa Isabel em Armação de Pêra, em Julho, altura em que se deslocava uma quantidade grande de pessoas vindas dos arredores nos seus carros para celebrar esta festividade³²³.

³²³ Relato várias vezes escutado em conversas informais com José de Jesus Gonçalves entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

3.3.1.1. Morfologia do carro de besta comum

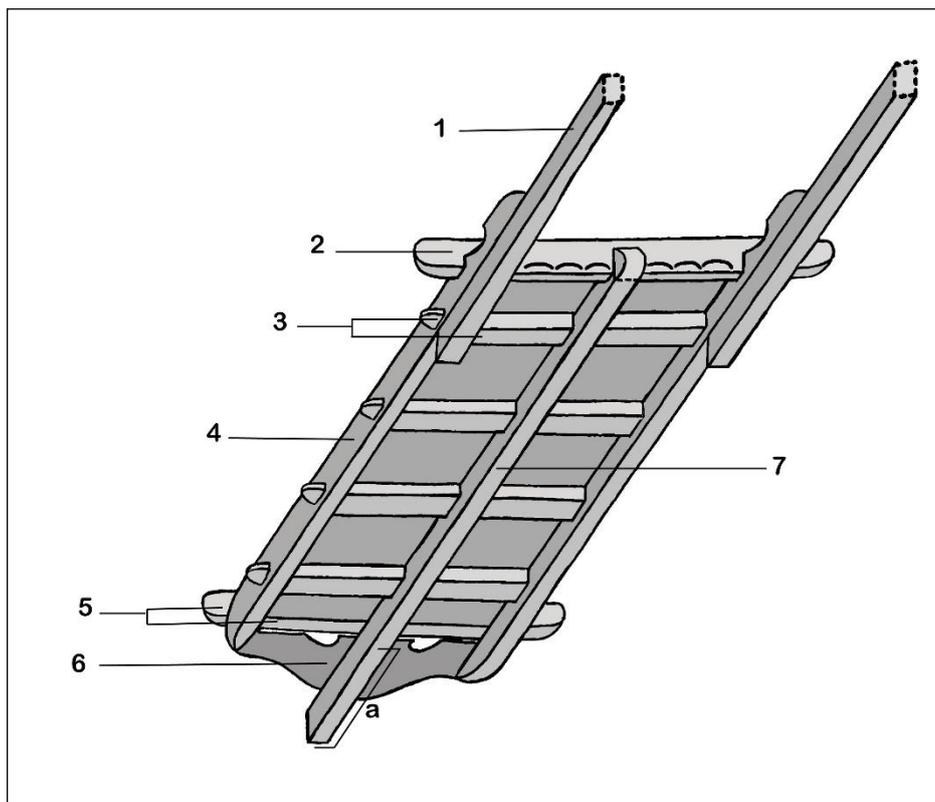


Ilustração 4 - Base do Leito: 1- varal (x2); 2- travessão frontal; 3-agulhas; 4- limão; 5- travessão traseiro; 6- tábuas da rabeira; 7- vara; a) rabeira. Daniel Carneira, 2019. © Quinta dos Avós.

O leito retangular do carro de besta comum é semelhante a vários modelos de carros no Algarve. A base do leito (Ilustração 4) deste modelo de carro apresenta ao centro a vara, que é atravessada por quatro agulhas ou cadeias, peças com as extremidades mais estreitas que também atravessam os limões. Sobre as agulhas e a vara assentam as tábuas do estrado. Os limões são as duas peças que assentam sobre a suspensão e que Fernando Galhano diz terem a *função de mesas*³²⁴. Nos extremos dos limões assentam os travessões: o travessão traseiro e o travessão frontal. A decoração é privilegiada neste último, tendo por regra formas escavadas e pintadas. Os travessões têm uma ou mais ferragens embutidas. Sobre as agulhas e a vara assentam as tábuas do

³²⁴ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 44.

estrado que correspondem à parte superior da base do leito e onde assentam os objetos que o carro carrega.

Ao prolongamento da vara, na traseira do carro, chama-se **rabeira** e sobre esta assenta geralmente uma tábua, a *tábua da rabeira*. A vara pode ainda ter uma ferragem no extremo traseiro da rabeira até à primeira agulha. É nessa ferragem que estão colocados os dois **descansos** traseiros.

A base do leito tem um ou dois ferros presos a ambos os limões que servem como reforço do mesmo, as **linhas de fundo**. Nestas é comum estarem pendurados os ganchos para segurar os **descansos** e a **caldeira**.

Dá-se o nome **caixa** aos elementos que assentam sobre a base do leito. Geralmente, o carro possui dez **fueiros** de madeira encaixados de forma simétrica em cada um dos limões. Existem ainda quatro fueiros de metal, dois à frente e dois atrás no leito e que perfuram os limões e os travessões. Cada fueiro de metal possui um **ésse** soldado que também é aparafusado ao travessão. Os fueiros são encimados por **tendais**. Atravessando os fueiros e de forma a suportar os taipais são colocados os **serrafos**, assentes nestes é possível colocar um banco amovível para passageiros ou para o cocheiro. Os **taipais** são apoiados pelos fueiros e pelos serrafos.

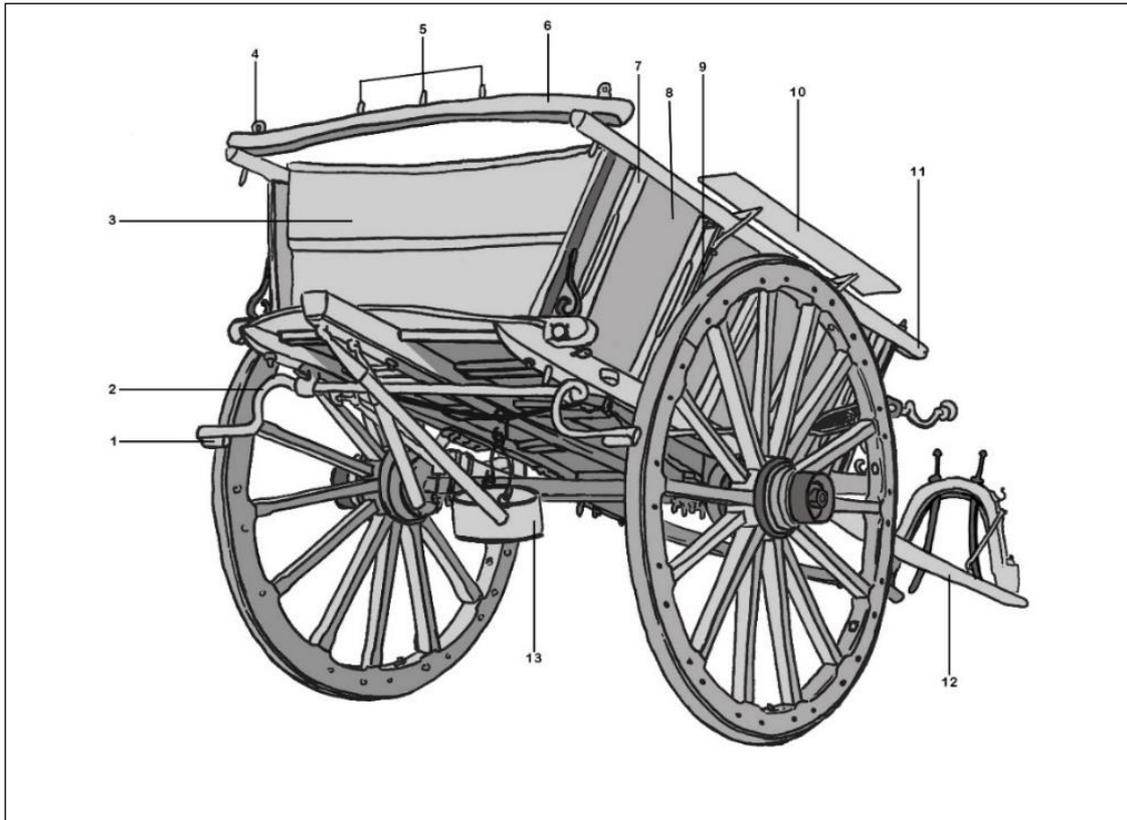


Ilustração 5 - Carro de Mula: 1- pastilha do travão; 2- travão; 3- comporta; 4-chaveta; 5- ganchos; 6- ponte traseira; 7- fueiro de madeira; 8- taipal; 9- esticador; 10- guarda-lamas; 11- tendal; 12- varal; 13- caldeira. Daniel Cardeira, 2019. © Quinta dos Avós.

Existe, em cada um dos limões e unidas aos tendais, duas peças de metal usadas para garantir mais resistência à caixa - os *esticadores*. Contudo, nos carros que João Teodósio Silva constrói para decoração estes nem sempre existem. Da mesma forma, os carros mais antigos têm o ***guarda-lamas*** aparafusado ao tendal e aos fueiros, enquanto os mais recentes possuem uma peça metálica paralela aos fueiros onde este está aparafusado e faz a vez dos esticadores.

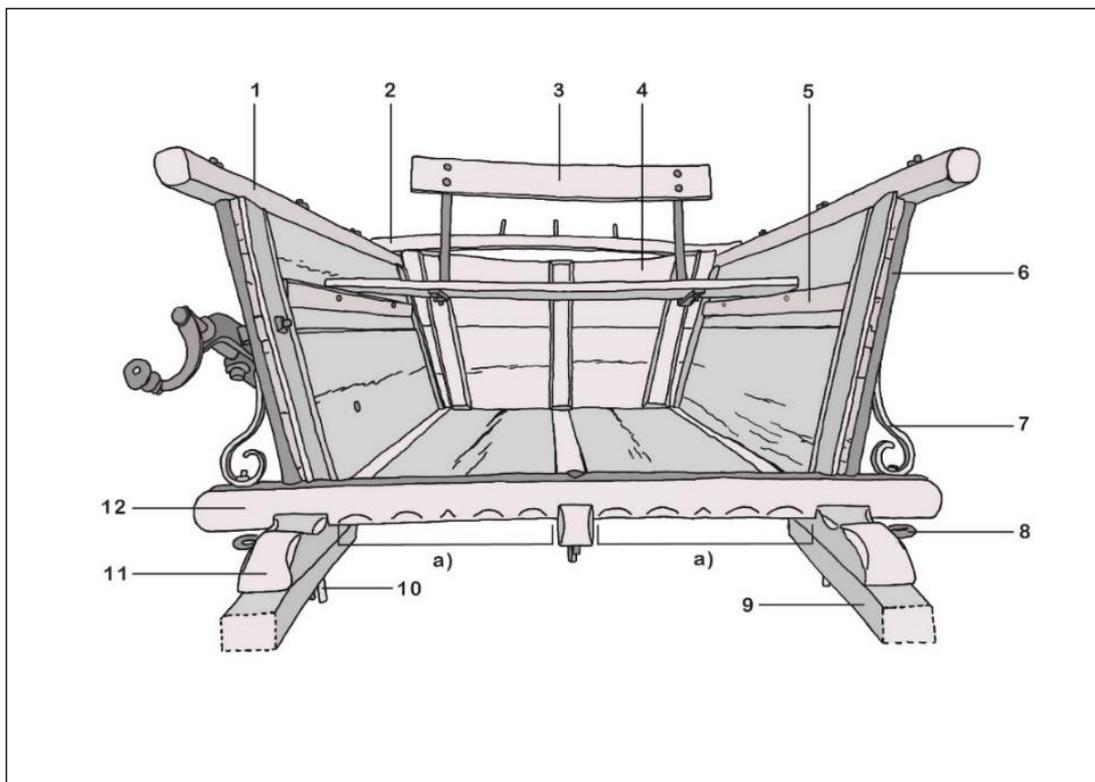


Ilustração 6 - Carro de Mula: 1- tendal; 2- ponte traseira; 3; banco; 4- comporta; 5- Serrafio; 6- fueiro de ferro; 7- ésse; 8- argola; 9- varal; 10- gancho; 11- limão; 12- travessão; a) decoração escavada no travessão. Daniel Cardeira. 2019. © Quinta dos Avós.

Cada carro possui duas **comportas**, uma frontal e outra traseira, ambas móveis em função das necessidades laborais. Apoiados nos tendais há também duas **pontes**, a frontal e a traseira. Ambas móveis, estas são presas aos tendais por duas chavetas. As pontes possuem os ganchos, geralmente três, onde se atavam cordas para prender as cargas. A ponte dianteira costumava ter um gancho maior, em metal, onde se prendia o oleado que cobria o animal em caso de intempérie ou excesso de sol. João Teodósio Silva explica que nos carros que se fazem e restauram para decoração não se coloca comporta e ponte frontais porque *se agente vai por aqui uma comporta para vista, quem olha, parece um caixote com rodas... assim olha-se para dentro e pode-se por em cima daquela tábua flores ou qualquer coisa para ornamentar o interior da carroça.*³²⁵

³²⁵ SILVA, João Teodósio (2019b) – Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019 em Algoz (Silves).

Nos carros mais antigos existiam ganchos de madeira nos limões, nos varais e nas pontes consoante a necessidade do encomendado e tinham como principal utilidade atar cordas para segurar cargas ou pendurar determinados objetos. A maioria dos carros *para a vista ver*³²⁶ não possuem ganchos.

Os varais aparafusam-se na face inferior dos limões e eram feitos à medida da besta que tiraria o carro. É no varal direito que se coloca o descanso dianteiro e também o ***estribo***. O varal direito também era o local onde o cocheiro conduzia quando a caixa ia cheia. Como João Teodósio Silva relata, no varal direito *punham um pau com umas cordas entrelaçadas e sentavam-se em cima... quem ia a conduzir em cima... que dentro o carro ia cheio*.³²⁷ Na extremidade dos varais era fixado o cangalho, peça que será descrita mais detalhadamente no subcapítulo **3.5.1. Cangalho**.

A madeira usada na construção do carro foi variando, certamente, com a época, o local e a disponibilidade da mesma. Quando os carros eram utilizados para o trabalho, as peças seriam em eucalipto (*Eucalyptus* sp.), mas sobretudo de azinho (*Quercus rotundifolia*)³²⁸, por ser dura e resistente. A madeira de azinheira, usada para construções de carros, é referido em 1890 por Joaquim Sequeira³²⁹, o que demonstra a longa tradição do seu uso. A introdução e posterior expansão do eucalipto em Portugal no século XX³³⁰ tornou esta árvore imprescindível na elaboração dos varais porque outras madeiras partem-se com mais facilidade³³¹. A madeira de castanheiro (*Castanea sativa*) não foi referida por nenhum dos entrevistados. Contudo, supomos que poderia ter sido usada em tempos, por existir na serra de Monchique e por sabermos que, em Portalegre, eram usados fueiros de castanheiro quando era necessário transportar trigo

³²⁶ *Para a vista ver* ou *para a vista* é uma expressão que escutamos frequentemente nas entrevistas e conversas informais que tivemos com João Teodósio Silva entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020 e refere-se ao facto de determinados carros serem construídos com função decorativa.

³²⁷ SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

³²⁸ Cf. SILVA, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

³²⁹ Cf. SEQUEIRA, Joaquim Pedro Fragoso de (1790a) - *Sobre as Azinheiras, Sovereiras, e Carvalhos da Província do Além-Téjo...* p. 361.

³³⁰ Cf. ALVES, António Monteiro, PEREIRA, João Santos, SILVA João M. Neves (2007) – *A Introdução e a Expansão do Eucalipto em Portugal*. p. 15.

³³¹ Explicação dada por João Teodósio Silva em conversa informal entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

e palha³³² e no concelho de Elvas em outras peças³³³. Para além da madeira de azinho e castanho Silva Picão refere também a madeira de sobro, mosqueiro e freixo na construção de carros em Elvas.

João Teodósio Silva usou, até ao declínio do uso dos carros de besta, a madeira de azinho no cubo (tem igualmente conhecimento de que *antigamente também se fazia isto em freixo*³³⁴), eucalipto nos varais, mangue nos raios, e pinho (*Pinus Sp.*) nas restantes peças³³⁵. Como os carros atualmente são só usados para decoração, os critérios de qualidade em relação à madeira diminuíram, usando-se hoje sobretudo o pinho e outras madeiras mais económicas e de fácil obtenção.

O tamanho do leito dos carros variava consoante o uso para o qual foi encomendado, assim como as bestas usadas na tração, isto é, um carro tracionado por gado asinino teria que ser necessariamente menor do que um carro tracionado por gado muar, dadas as dimensões e capacidade de tração dos animais. Em tempos a oficina de João Teodósio Silva possuía uma série de moldes usados para fazer as peças correspondentes aos vários modelos e tamanhos de carros, contudo esses moldes extraviaram-se; o abegão Virgílio Canelas António ainda possui estes moldes particularmente para fazer pinas, fueiros, varais, cangas e cangalhos.

3.3.2. Carro de fueiro de volta

O carro de fueiro de volta é um carro de besta tracionado por um só animal e que em tempos teve um amplo uso no Algarve. Foi um modelo empregue para trabalhos pesados, quando os carros de besta de uso comum eram insuficientes; contudo, apesar de robusto, é mais ágil e rápido do que as lentas carretas de bois³³⁶.

³³² **SEQUEIRA**, Joaquim Pedro Fragoso de (1790b) - *Acerca da cultura, e utilidade dos castanheiros...* p. 314.

³³³ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* p. 219.

³³⁴ **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019.*

³³⁵ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019.*

³³⁶ Questões debatidas juntamente com André Gonçalves, José de Jesus Gonçalves e João Teodósio Silva durante a elaboração da exposição *O carro de tração animal no Algarve* entre os meses de Novembro de 2019 e Janeiro de 2020.

As peças que o constituem são mais volumosas do que nos carros de besta de uso comum, mas a sua morfologia é semelhante: o cangalho é fixo aos varais, o sistema de suspensão e travagem são iguais e as peças da base do leito, maiores e mais volumosas, têm total correspondência com o carro de besta de uso comum.

Os rodados são sempre dos maiores que encontramos nos carros de besta e a boquilha tem a circunferência exterior dobrada para fora.

Outra diferença assinalável são os fueiros que, neste tipo de carros, possuem uma concavidade e por isso chamam-se **fueiros de volta**. Alguns carros de parrelha e algumas carretas também poderiam ter este tipo de fueiros. De facto, carros de parrelha como o do MTSA são semelhantes a este tipo de carro sendo a principal diferença a substituição dos varais pela vara.

Os fueiros de volta podem ser em madeira ou em metal e são encaixados cinco em cada limão. Se forem de madeira existem dois esticadores em cada lado, de forma a conferir mais resistência à caixa. Existem quatro **contra-fueiros**, igualmente côncavos, dois na dianteira e dois na traseira do carro. Ambos encaixam no travessão e estão aparafusados aos tendais.

Os taipais são amovíveis e prendem-se através de quatro parafusos e as respetivas **porcas de rabo**. As comportas também são amovíveis, assim como as pontes. O facto de estas peças serem amovíveis faz com que o carro se possa adaptar aos vários tipos de carga.

A sua robustez e capacidade de aguentar grandes cargas torna-o o carro indicado para trabalhos duros e transporte de mercadorias pesadas. O facto de ser um carro para um só animal torna-o mais vantajoso em relação aos carros de dois animais. Se tivermos em conta que é um carro mais leve, rápido e ágil do que a carreta percebemos que tenha ocupado o seu lugar como carro de trabalho, pois com o carro de fueiro de volta era possível percorrer longas distâncias com cargas pesadas em menos tempo e com a vantagem para o proprietário de usar um só animal.

Os carros de fueiro de volta percorriam longas distâncias com vários tipos de cargas como areia, cantaria, carvão, cortiça, madeira, pedra e terra para taipa³³⁷.

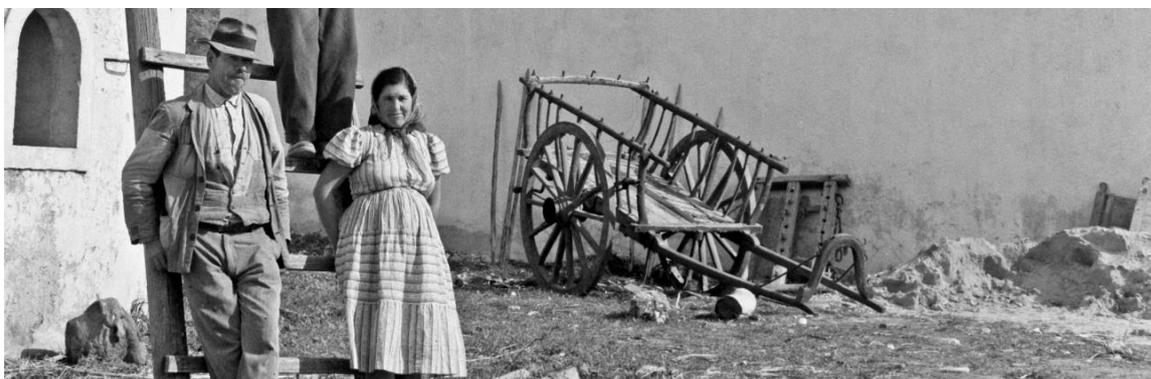


Figura 21 - Pormenor de fotografia: Trabalhadores, Morgado de Ares, 1956. Inquérito sobre a Arquitetura Regional Portuguesa (1955-1960) © Ordem dos Arquitetos. OAPIX.

3.3.3. Charrete

A charrete construída nas abegoarias algarvias é um tipo de carro de varais com cangalho fixo tracionado por um cavalo e usado para o transporte de passageiros. O alcance deste estudo, assim como as escassas fontes iconográficas não nos permitem afirmar se esta tipologia de veículo é de fabrico exclusivo do Algarve.

É um carro usado exclusivamente para transporte de passageiros e por isso só as famílias mais abastadas ou determinados profissionais liberais se podiam dar ao luxo de possuir um carro só para esse fim. Foi usado para deslocações de proprietários abastados, muitas vezes entre as propriedades na cidade e as quintas no campo assim como para realizar visitas à família, idas à missa e *ir a banhos*, por esse motivo escutamos várias vezes a denominação *carro de passeio*.

³³⁷ Cf. Conversas informais na Q.D.A. entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

Por pertencer a proprietários geralmente endinheirados, o animal escolhido para tracionar a charrete era o cavalo, considerado um animal mais nobre do que os muares, apesar de nos terem relatado exceções. Esta escolha está relacionada com o estatuto e as posses dos seus proprietários que poderiam ter mais do que um veículo ou, não tendo posses para importar uma carruagem do estrangeiro ou de algum fabricante nacional celebre, optavam por modelos construídos em oficinas no Algarve.

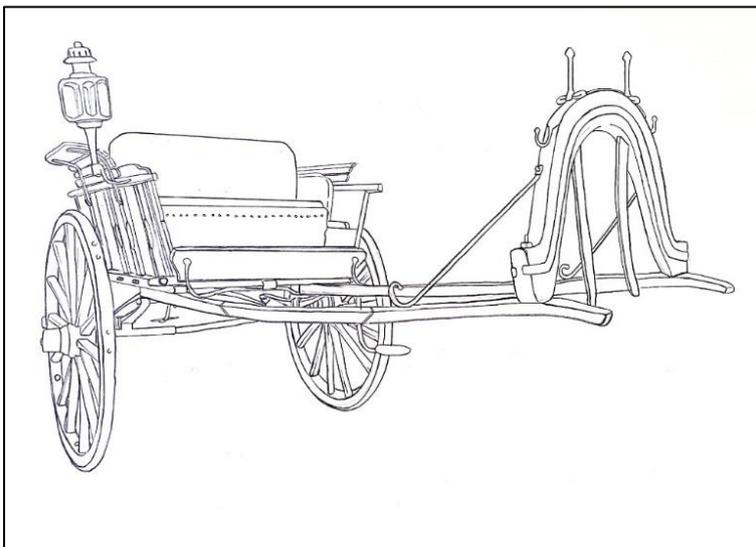


Ilustração 7 - Desenho de charrete da coleção Q.D.A. Daniel Cardeira, 2019. © Quinta dos Avós.

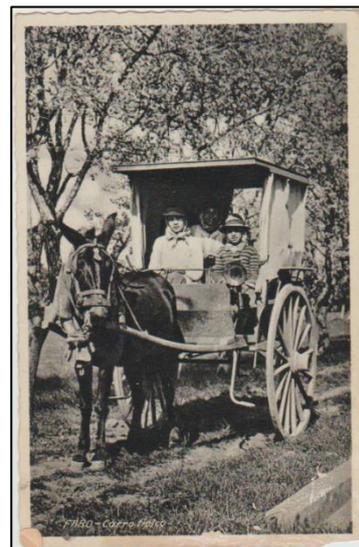


Figura 22 - Charrete com tejadilho, (s/d), © todos os direitos reservados. David de Freitas. Postal pertencente ao arquivo da Quinta dos Avós.

Este veículo tem dois bancos de quatro lugares cujo acesso é feito por uma porta traseira e tem um banco frontal usado pelo condutor que poderia ser um cocheiro contratado ou o próprio proprietário. No decorrer deste trabalho escutamos o relato de charretes conduzidas por mulheres aquando da visita a familiares, para pequenas deslocações quotidianas ou passeios³³⁸.

³³⁸ Cf. Conversas informais com visitantes da coleção da Q.D.A. como Ivone Cabanita e Gisela Cristóvão. Gisela Cristóvão é filha do abegão António Martins Cristóvão em Janeiro de 2020. Ambas as visitantes têm memória da mãe conduzir frequentemente a charrete da família, para ir ao mercado ou visitar família.

No que diz respeito à sua morfologia há diferenças que saltam à vista. O rodado é todo ele mais esguio se compararmos com os rodados dos carros de besta comum. O eixo é cilíndrico e mais estreito, assim como os raios que em vez de serem chanfrados são arredondados. E, apesar de em circunferência as rodas chegarem a ser maiores do que em alguns carros de besta comum, o cubo e as pinas são menos volumosos. As chanfras ou as arestas retas que encontramos nas pinas dos rodados dos carros de besta são substituídas por arestas arredondadas.

As peças da base do leito têm correspondência com as peças dos carros de besta comum, possuindo a vara, os limões, travessões e o estrado. Contudo, o estrado prolonga-se para a frente do travessão, o ***pisa-vão***, e acaba num ***parapeito***. A caixa é composta por fueiros mais esguios e taipais lisos que, em alguns exemplares como na charrete do MCA (N.º Inventário: MCA.0008), tem um recorte oblongo que parte do tendal até ao pisa-vão. Os Guarda-lamas são semelhantes aos dos carros de besta e junto aos tendais tem um pequeno suporte metálico para a colocação da iluminação.

Todas as peças são menos volumosas do que nos carros de besta e dispõem-se com outras proporções e medidas, o que torna o carro fisicamente mais leve e visualmente mais elegante do que os carros de besta.

Todos os exemplares que vimos possuem travão de alavanca e a suspensão é feita por três feixes de molas. Dois feixes de molas estão colocadas sobre o eixo enquanto um terceiro é preso à parte inferior do leito por um ***pé-de-galo*** e une-se através de ***ganchorros*** aos outros dois feixes³³⁹. Este sistema de suspensão torna mais confortáveis as viagens aos passageiros do que o sistema usado nos carros de bestas³⁴⁰.

Algumas charretes possuem ainda um tejadilho com cortinas laterais, aspeto que também encontramos nas carrinhas de Portimão.

³³⁹ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

³⁴⁰ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

3.3.4. Carreta

Segundo os depoimentos recolhidos, a tração da carreta é feita sempre com bovinos, contudo alguns autores afirmam que esta pode ser tracionada por parelhas de muares³⁴¹ o que nos faz aventar a hipótese de que termo carreta, no Algarve, designa o carro quando é tracionado por bois mesmo que este possa ser puxado por muares. Alguns *jugos de trave* seriam fabricados de forma a receber um par de animais formados por um boi e um muar³⁴², contudo entre os entrevistados ninguém demonstrou conhecer essa realidade. Os registos de tração animal em Tavira³⁴³ e em Albufeira³⁴⁴ confirmam a hipótese de que existiram modelos de carros que usaram indiscriminadamente a tração bovina e a muar no Algarve, o que nos faz questionar se seriam estes modelos de carros carretas ou carros de parelha. Existiram modelos de veículos que se aproximavam morfológicamente entre si. Nesse sentido Fernando Galhano observa a semelhança entre alguns modelos de carretas e carros de parelha que se diferenciam *apenas na robustez e dimensões das peças*³⁴⁵.

As carretas foram largamente usadas no Alentejo e no Algarve, existindo diversas variantes com pequenas diferenças morfológicas entre si. A informação disponível nesta fase de redação do trabalho não é suficiente para conjeturarmos a possibilidade destas variantes serem manifestações específicas de um local ou adaptações a determinadas funções.

Os carros de bois são os primeiros veículos que encontramos documentados para o Algarve com algum pormenor descritivo. Silva Lopes vê no litoral Algarvio, particularmente no concelho de Silves, carros de bois de eixos fixos de ferro e as rodas

³⁴¹ Cf. **CORREIA**, Vergílio (1917) – *O carro rural Português*. p. 204. e **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* p. 220.

³⁴² Cf. **GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 49.

³⁴³ **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tração animal no concelho de Tavira*. p. 4.

³⁴⁴ Cf. Pesquisa em registos de tração animal no arquivo histórico de Albufeira.

³⁴⁵ **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p.46.

de pinas e raios³⁴⁶. Carros de bois são igualmente documentados por Tomáz Cabreira e Virgílio Correia, que referem que a variante do ***carro de bois*** com as rodas cheias é rara no Alentejo e no Algarve, pois já tinha sido substituída pelo modelo de rodas raiadas³⁴⁷. Em circulação nas povoações e arredores, assim como nas poucas e principais estradas do reino, as carretas e os carros de parrelha eram, em meados do século XIX, os veículos mais comuns a circular nas estradas da região. Contudo, apesar de serem dos veículos mais comuns, a sua circulação continua a ser pouco expressiva como podemos depreender do recenseamento das estradas de 1853:

(...) na estrada de Faro a Loulé circulam apenas 124 unidades, ou seja, cerca de quatro carros por dia. O mesmo podemos afirmar quanto à estrada de Faro a Lagos por onde circularam 186 unidades, ou seja, cerca de seis por dia. A estrada de Faro a Tavira estava bem acima das suas congéneres, pois apresentou um movimento de 527 unidades, cerca de dezassete por dia³⁴⁸.

Para a descrição deste tipo de carro, tivemos em conta as carretas da coleção da Q.D.A. e a de Cotifo, assim como a informação prestada por Fernando Galhano sobre a *carreta alentejana e algarvia*. O documentário *O carro à frente dos bois*³⁴⁹ de Ricardo

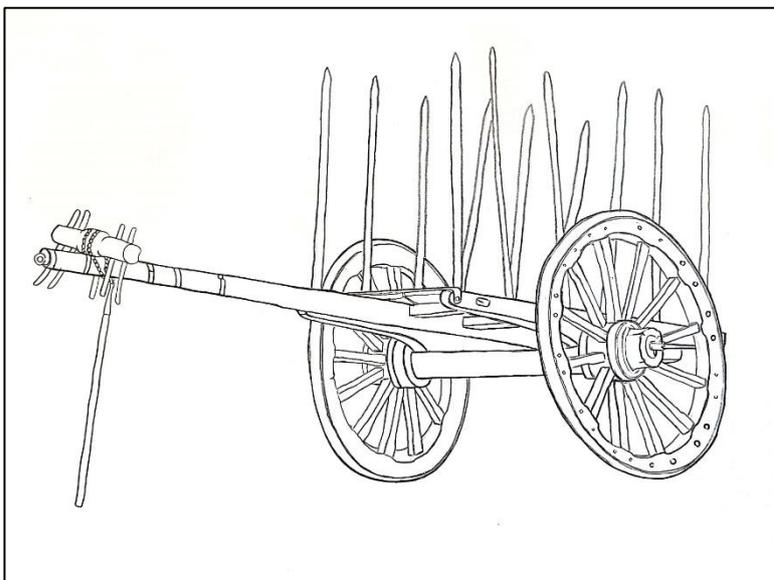


Ilustração 8 - Carreta de Cotifo.
Daniel Carneira, 2019. © Quinta dos Avós.

³⁴⁶ Cf. LOPES, João Baptista da Silva. (1988). Corografia ou memória económica... p. 5.

³⁴⁷ Cf. CORREIA, Vergílio (1917) – *O carro rural Português*. p. 205.

³⁴⁸ SANTOS, Luís. (1995). *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes*... p. 69.

³⁴⁹ GUERREIRO, Ricardo (2015) – *O carro à frente dos bois*.

Guerreiro, que documenta a construção de uma carreta pelo abegão Élio dos Reis Inácio, em Odemira, também se revelou um documento esclarecedor.

O leito das carretas tem uma estrutura semelhante ao dos carros de besta, contudo as peças que o constituem são mais volumosas. O cabeçalho é formado pelo prolongamento da vara onde é fixa a canga para a atrelagem dos animais. Por esse motivo, a vara nas carretas é mais esפה do que nos carros de besta.

Quatro agulhas onde assenta o estrado atravessam a vara e os limões, compondo a base do leito. Sobre os limões assentam os dois travessões. Os limões são feitos com a face inferior protuberante e por isso são chamados de *limão de peito*. O peito do limão assenta diretamente no eixo, pois a carreta não tem sistema de suspensão. A carreta da coleção do Q.D.A, assim como algumas carretas que Fernando Galhano nos apresenta, nomeadamente a carreta do Monte de Samarruda (Fronteira)³⁵⁰, de Reguengos de Monsaraz³⁵¹ e de Cercal do Alentejo³⁵², apresenta os dois travessões em madeira sobre os limões. Estas peças podem ser substituídas por ferragens como na carreta de Cotifo ou na carreta construída por Élio dos Reis Inácio. Noutros casos, os travessões ou equivalentes estão totalmente ausentes, como nas carretas de Casas Novas (Odemira)³⁵³, de Bensafrim (Lagos)³⁵⁴ e de S. Teotónio (Odemira)³⁵⁵, apresentadas por Fernando Galhano.

Como nos carros de besta, a vara estende-se alguns centímetros atrás do leito formando a rabeira.

A forma como as carretas apresentam os fueiros varia. A mais simples é quando estes são paus toscamente trabalhados, podendo ser muito altos. Noutros casos, os fueiros são de madeira ou metal e encimados por tendais. Da mesma forma,

³⁵⁰ Desenho 34 em GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 43.

³⁵¹ Desenho 35 em GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 45.

³⁵² Fotografia em GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. s/p.

³⁵³ Desenho 33 em GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 41.

³⁵⁴ Fotografia 29 em GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. s/p.

³⁵⁵ Fotografia 30 em GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. s/p.

encontramos fotografada em Cercal do Alentejo uma carreta com fueiros de volta e possivelmente com taipais móveis³⁵⁶.

No que diz respeito aos rodados, existem no Algarve as variantes com eixos de madeira e com eixos de ferro, ambos fixos. O número de raios e pinas também pode variar: encontramos de cinco pinas e dez raios³⁵⁷, de seis pinas e doze raios³⁵⁸ e de sete pinas e catorze raios³⁵⁹. Na carreta da coleção do M.C.A. os raios das rodas são claramente mais grossos e robustos do que os observados nos carros de besta. Este aspeto é-nos esclarecido por João Teodósio Silva que nos informa que os raios são em azinho. Como o *mangue* era uma madeira mais cara e rara, em alguns carros de trabalho poderia ser aplicado o azinho³⁶⁰. O abegão explicou ainda que, em tempos recuados, neste tipo de carro poderia ser empregue na sua totalidade a madeira de azinho³⁶¹.

Nas carretas, o que impede a roda de sair do eixo é a chaveta, peça metálica que atravessa a extremidade do eixo. Segundo João Teodósio Silva, o sistema de firmamento da roda com uma chaveta seria em tempos também usado nos carros de besta, mas o seu uso foi substituído pelos eixos com rosca e porca.

O cabeçalho é constituído pela extensão da vara que vai do estrado até à canga. No extremo dessa vara pode existir uma argola e, alguns centímetros antes, existe um orifício por onde cruza a chavelha. Nesse mesmo extremo está uma chapa de ferro na face superior e outra na inferior. Na ferragem inferior está colocado o descanso que Fernando Galhano refere também como carregão³⁶². Junto à chavelha é colocada a canga que é presa pelo ***tamoeiro***³⁶³.

A atrelagem dos bois às carretas era feita através de uma canga de traves simples com canzís. Este tipo de canga, também chamada de jugo, é usada em todo o Algarve e

³⁵⁶ Fotografia 25 em **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. s/p.

³⁵⁷ Cf. carreta da fotografia 29 em **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. s/p.

³⁵⁸ Cf. carreta fotografada no blog Fotos Amores.

³⁵⁹ Cf. Carreta Q.D.A. n.º inventário: MCA.0004 (Apêndice 1).

³⁶⁰ Cf. Conversa informal com João Teodósio Silva entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

³⁶¹ Cf. Conversa informal com João Teodósio Silva entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

³⁶² Cf. **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p.46.

³⁶³ Cf. **MARTINS**, António do Carmo (2020) - *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*.

será a forma de jugo mais comum de atrelagem dos bois no Centro e Sul do País³⁶⁴. Nos jugos de trave a tração é feita conjuntamente através do *sistema jugular, com canzís e brochas, e do cornal, com piças*³⁶⁵. Depois da canga assente nos animais esta é fixada aos mesmos através dos dois sistemas referidos: no jugular, através de correias abaixo do pescoço dos animais, as *brochas*, que são engatilhadas aos canzís³⁶⁶; na tração cornal as *piças* fazem a prisão da canga aos chifres enlaçando a trave e os canzís, estes *fazem de batente contra os quais essas correias encostam, para se manterem no seu lugar e não escorregarem nem se desviarem para os lados*³⁶⁷. No Algarve encontra-se uma forma particular de enlaçar, a *piça* presa nos chifres e entre a trave e o canzil *cruza em X, na última volta, pela frente dessas passagens* (Ilustração 9, esq.). Esta forma de amarrar é conhecida em Lagos pelo nome de *entesoirar*³⁶⁸. Para o Algarve, e no Baixo Alentejo, em lugar das *piças* também era usado, *para cada animal, duas correias independentes e curtas – as corneiras – formando cada qual um 8, do qual, de maneira idêntica, o anel superior prende na trave e o inferior no chifre*³⁶⁹ (Ilustração 9, dir.).

³⁶⁴ Cf. **GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 39.

³⁶⁵ **GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 44.

³⁶⁶ Cf. **MARTINS**; Manuel da Ascensão (2019) – *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*.

³⁶⁷ **GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 47.

³⁶⁸ Cf. **GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 47.

³⁶⁹ **GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 47.

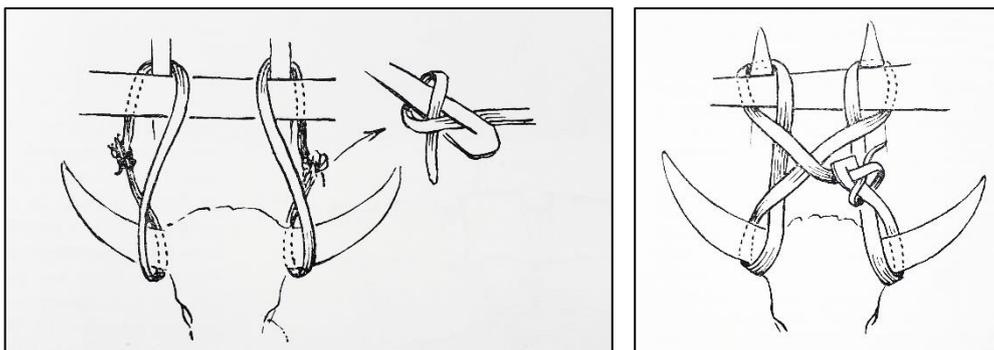


Ilustração 9 - (Da esq. para a dir.) Jugo de trave simples, com correias dobradas em 8, independentes uma da outra; Jugo de trave simples. Pormenor de outro sistema de amarração das piaças. Fernando Galhano. GALHANO:1973:46-47.

Cada animal estaria adestrado para puxar um dos lados da canga, isto é, um puxava sempre o lado direito e o outro sempre o lado esquerdo³⁷⁰. O corno direito do bovino que puxava à direita era furado ou atado, assim como o corno esquerdo do animal posicionado à esquerda. Através dos furos passavam correias que uniam os cornos dos animais³⁷¹.

A canga era presa à vara da carreta através da chavelha e de uma tira de cabedal e/ou correntes, designadas de tamoeiro³⁷². Para equilibrar e aliviar a pressão do carro nas descidas utiliza-se muitas vezes uma correia de couro ou corrente de ferro, a passadeira, que se prende aos canzis e à vara através de um orifício na mesma ou de um argolão fixado na ponta³⁷³ (Ilustração 10).

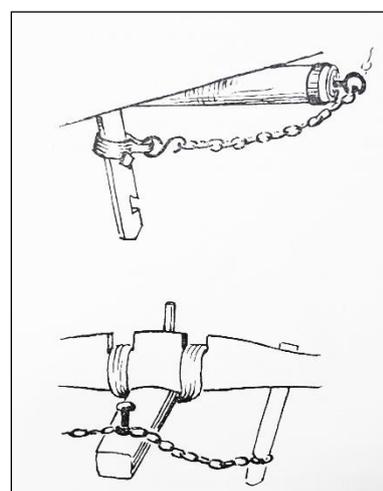


Ilustração 10 - Sistema de prisão da passadeira aos canzis e à cabeçalha. Fernando Galhano. GALHANO:1973:48.

³⁷⁰ Cf. **MARTINS**, António do Carmo (2020) - *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*.

³⁷¹ Cf. **MARTINS**; Manuel da Ascensão (2019) – *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*.

³⁷² Cf. **MARTINS**; Manuel da Ascensão (2019) – *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*.

³⁷³ Cf. **GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 48.

As carretas eram conduzidas pelo carreiro que caminhava juntamente com os bois e orientava com o auxílio de uma vara, a aquilhada também chamada de ferrão³⁷⁴. Em alguns modelos de carretas, sem descanso, o carreiro, com um pontalete, segurava a vara quando a carreta parava de forma aliviar o peso aos animais.

Sobre a tração bovina gostaríamos ainda de deixar registado que encontrámos num postal não datado um carro puxado por um só boi (Figura 23). Parece-nos ser um carro para transporte de água, por ter uma vasilha no leito e por estar junto ao chafariz dos Paços do Concelho. A memória de carros de varais tracionados por um boi é inexistente junto aos entrevistados o que nos faz acreditar que o seu uso ou era escasso, quiçá excecional, ou muito localizado.



Figura 23 - Lagos- Câmara Municipal, Carro de boi, [19--], Editor: Malva. PASSOS:1995.

³⁷⁴ Cf. **MARTINS**, António do Carmo (2020) - *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*.

3.4. Outras tipologias

Como referido no início deste capítulo, existem múltiplos modelos de carros de besta no Algarve. Dada a escassez de informação e as limitações inerentes ao desenvolvimento deste trabalho, não pudemos investigar a totalidade de veículos de tração animal no Algarve, deixando de fora tipologias que apenas mencionamos ao longo do trabalho. Excluímos também as *galeras* e os carros de transporte de passageiros de quatro rodas por terem uma natureza diferente dos carros analisados. Contudo, por acharmos ser um contributo importante que vai de encontro aos objetivos propostos, deixamos algumas anotações que consideramos pertinentes sobre determinadas variantes ou modelos de veículos que chegaram fisicamente ao presente.

Encontramos variantes de carros de besta de uso comum em que os fueiros e os tendais eram em metal (o carro de taipais de fora da Q.D.A.³⁷⁵ ou o carro que decora um espaço ajardinado na Rua da Estrada velha na vila de Monchique), enquanto outros estavam adaptados a determinada função como o transporte de água em pipas (carro da pipa de água Q.D.A.) ou em cântaros (carro dos cântaros no M.R.A. e no M.T.S.B.A.) assim como o transporte de recipientes com azeite, óleo e outros produtos (o carro do azeiteiro no M.T.S.B.A. e no M.P.). Outros modelos parecem afastar-se dos modelos tradicionais, seja pela sua morfologia como as Aranhas (Q.D.A. e M.T.S.B.A.) e a carrinha de Portimão (M.P.), seja pela tecnologia que lhe está associada, como o carro ou aranha do azeite (M.P., M.T.S.B.A. e Q.D.A.). O carro de parelha e o churrião chegaram até nós fisicamente através da coleção do M.T.S.B.A. e terão sido modelos usados no Alentejo e no Algarve.

3.4.1. Aranha

A aranha é um carro usado unicamente para a deslocação de passageiros. Era vulgarmente tracionado por um cavalo e conduzido pelo proprietário. Caracteriza-se por

³⁷⁵ Apêndice 1, Ficha de inventário n.º MCA.0005.

ser um carro leve, ágil e rápido³⁷⁶. O sistema de suspensão, igual ao das charretes, indicamos que este é um veículo mais cómodo que os restantes carros de besta. Acomoda dois a três passageiros e geralmente possui porta-bagagens.

As suas características fizeram deste modelo um carro apreciado pelos lavradores mais abastados, que os usavam para percorrer as suas propriedades ou para rápidas deslocações quotidianas³⁷⁷. Segundo a informação de um dos painéis informativos do MSBA, este transporte era próprio para pequenas deslocações como idas à missa e passeios, tendo sido largamente utilizados por uma classe social média ou alta até à década de 40 do século passado³⁷⁸. Segundo o mesmo painel, estes veículos *muitas vezes tinham, atrás, um lugar para o criado, um jovem rapaz, que saltava para segurar o animal a cada paragem*³⁷⁹.

Apesar de ser um veículo usado no Algarve não há, entre os abegães entrevistados, memória da sua construção no Algarve. Segundo João Teodósio Silva, o seu fabrico está associado a regiões como o Alentejo e Ribatejo³⁸⁰. De facto, a aranha pertencente à Q.D.A. tem a sua origem no Alentejo³⁸¹. Esta mesma aranha tem a particularidade de possuir um rodado esguio, com dezasseis raios e oito pinas por roda, característica que não encontramos em nenhuma das três aranhas pertencentes à coleção do MTSBA.

3.4.2. Carro de parelha

O carro de parelha é um veículo de trabalho que se relaciona morfologicamente com os carros de besta de uso comum, de fueiro de volta e com as carretas.

³⁷⁶ Cf. Conversa informal com João Teodósio Silva entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

³⁷⁷ Cf. Conversa informal com João Teodósio Silva entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

³⁷⁸ Cf. Painéis informativos do Museu do Traje de S. Brás de Alportel localizados no Alpendre exterior junto aos veículos de tração animal.

³⁷⁹ Painéis informativos do Museu do Traje de S. Brás de Alportel localizados no Alpendre exterior junto aos veículos de tração animal.

³⁸⁰ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

³⁸¹ Foi adquirida no Alentejo por João Teodósio Silva que a restaurou e posteriormente vendeu a José de Jesus Gonçalves.

Durante as entrevistas e conversas informais, escutámos frequentemente a memória do seu uso. Contudo, apenas encontramos no M.T.S.B.A. um exemplar que consideramos ser um carro de parrelha. Porém, segundo o próprio sítio em-linha do museu, este carro pode ter sido tracionado por bois ou mulas, o que nos remete para a hipótese levantada no capítulo **3.3.4. Carreta**, em que supomos que a designação do carro poderia variar consoante o tipo de tração. Esta indistinção de um modelo de carro específico para determinado género de animal é evidente no recenseamento feito à circulação nas estradas do Reino de 1853 em que os carros e carretas, tracionadas por um ou dois animais, bois ou bestas são contabilizados indiscriminadamente³⁸², sendo mais relevante o número de animais que traciona do que a espécie do animal ou o modelo do carro.

Este carro, proveniente de São Bartolomeu de Messines, remete-nos para as carretas com tendais adaptados referidas por Fernando Galhano³⁸³. Contudo apesar de as rodas serem firmadas por uma chaveta, o rodado aparenta ser maior e com um maior número de raios (catorze) do que as carretas observadas.

³⁸² Cf. se verifica nas estatísticas em apêndice na obra **SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes.. pp. 203-208.*

³⁸³ Cf. **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal.* p.46.

Apesar de não sabermos exatamente se o modelo de carro de parrelha no Algarve seria igual ao usado no Alentejo, vale apenas assinalar a descrição do *carro alentejano de uso comum* por Silva Picão, que é um carro de dois animais puxados exclusivamente por um par de muare³⁸⁴. Este é referido no *O voo do arado* como o Carro Alentejano com grandes rodas raiadas tracionado exclusivamente por bestas e com eixo fixo, de madeira, até finais do século XIX e de ferro posteriormente³⁸⁵. No Alentejo, a sua aplicação seria variada, sendo frequente *nas vias públicas, em marchas pachorrentas ou velozes, acumulando-se às dezenas nas feiras e arraiais da província*³⁸⁶.

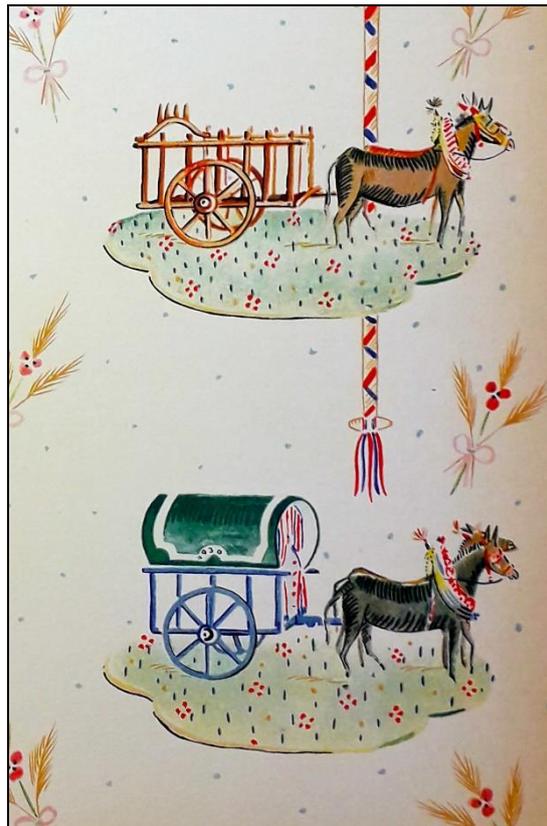


Ilustração 11 - Carros de parrelha. Paulo Ferreira.

SECRETARIADO DE PROPAGANDA

NACIONAL:1940.

3.4.3. Carro dos cântaros

O carro dos cântaros, também chamado de *carro da água*, carro d'água ou do aguadeiro, está adaptado ao transporte de cântaros de água. Este carro de besta possui um leito comprido e com doze aberturas, quadradas ou circulares, onde encaixam os cântaros que podiam ser de barro ou metal. Possui também uma cadeira presa ao leito e elevada acima dos cântaros onde se sentava o cocheiro, que geralmente era o próprio aguadeiro.

³⁸⁴ Cf. PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* pp. 220-219.

³⁸⁵ Cf. PEREIRA, Benjamim (1996) – *Alfaias agrícolas*. p. 192.

³⁸⁶ PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* p. 220.

Este tipo de carro era usado particularmente por aguadeiros, profissionais encarregues de transportar e vender água³⁸⁷. Operaram no Algarve até à segunda metade do século XX e podiam usar um burro ou um carro para transportar as bilhas de água. O transporte de água em carros também era prática nas casas de famílias abastadas que usariam um carro como o acima descrito ou uma grelha de madeira amovível, que se adaptava aos carros de besta de uso comum e que servia para acomodar os cântaros. Podemos ver uma destas grelhas de madeira na coleção do Q.D.A.

Encontramos um exemplar deste carro no M.R.A. e dois no M.T.S.B.A. O exemplar do M.R.A. possui uma estrutura próxima ao carro de besta de uso comum, com suspensão de molas, limões, vara, travessões, varais, cangalho fixo e o vão que recebe os cântaros é revestido de cortiça. Nos dois exemplares do M.T.S.B.A., a estrutura é predominantemente em metal, diluindo-se a correspondência entre estes e o carro de besta comum. Em todos os exemplares os rodados são de eixo fixo e com rodas de doze raios e seis pinas, as rodas são firmadas ao eixo por chavelhas.

O Carro d'água de Albufeira descrito na *Etnografia portuguesa – tentame de sistematização* é um veículo do mesmo tipo tracionado por um cavalo. Este carro possui dez vãos para receber os cântaros e *na juntura dos varais com o leito do carro vai pendente um chocalho para anunciar a venda*³⁸⁸; poderia também levar taipais de

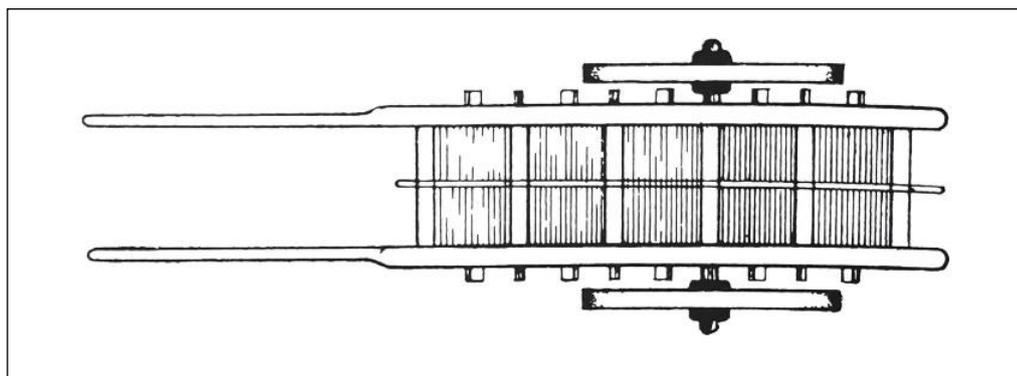


Ilustração 12 - Carro d'água de Albufeira. Etnografia portuguesa. VASCONCELLOS:1983:710

³⁸⁷ ALMEIDA, Maria Antónia Pires de (2002) – “Aguadeiro”. s/p.

³⁸⁸ VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa...* p. 710.

madeira ou palha para se carregar fardos³⁸⁹. O autor terá visto um carro em Portimão, análogo a este, puxado por um burro.

3.4.4. Carro ou aranha do azeite

O carro ou aranha do azeite é um veículo de tração muar especialmente concebido para içar e carregar bidões de azeite. Tivemos oportunidade de observar de perto este tipo de carro através de três exemplares: no M.P., proveniente da fábrica conserveira Júdice Fialho em Portimão, na Q.D.A., com origem no lagar da família Corte-Real em Algoz e no M.T.S.B.A., cuja proveniência desconhecemos.

Ambos os veículos possuem o eixo fixo de metal, suspensão de molas e catorze raios por roda. O eixo não é reto pois a sua forma contorna o bidão metálico que transporta o azeite. Os dois fusos na parte superior do carro servem para erguer o bidão, que é suportado por correntes. Junto aos fusos existe um banco para o cocheiro e preso aos limões, um parapeito para o condutor pousar os pés.

Os carros que chegaram fisicamente ao presente são de varais com o cangalho fixo. Contudo, no veículo em primeiro plano da Figura. 20 podemos observar a falta dos mesmos. Supomos que a ausência do cangalho fixo se deva ao estado de conservação

³⁸⁹ Cf. VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa...* p. 710

quando foi feito o registo fotográfico. No entanto, não descartamos a hipótese de que tenha sido usado um sistema de atrelagem que não necessitasse de cangalho fixo.

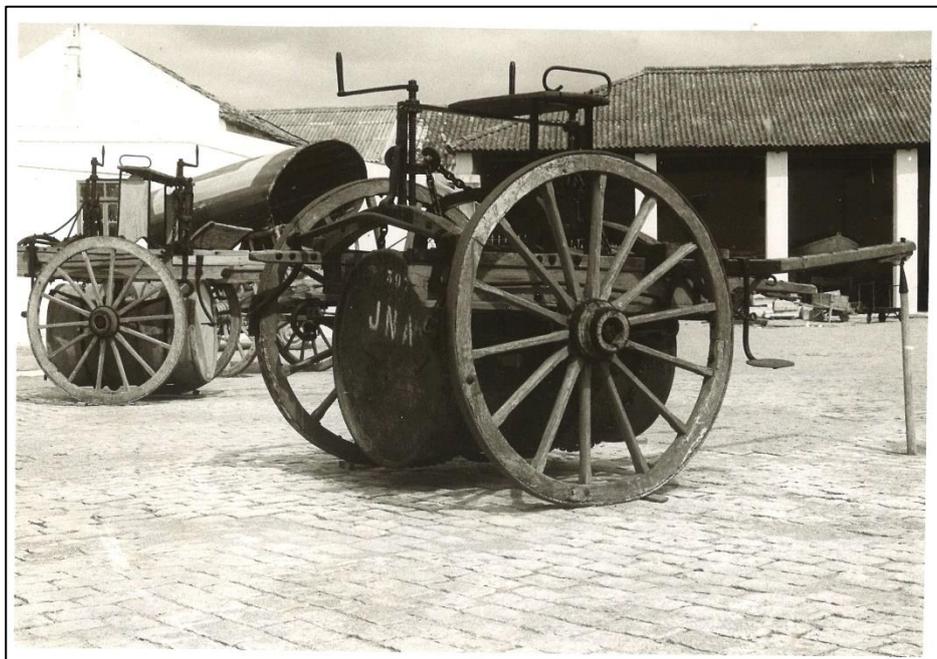


Figura 24 - Carro aranha Júdice Fialho, Portimão, 1984, José Gameiro © Museu de Portimão.

Em meados do século XX, este tipo de carro era usado no transporte de azeite dos lagares até às fábricas conserveiras do litoral³⁹⁰.

Aquando da pesquisa realizada em contexto de estágio para o projeto MCA, tivemos a oportunidade de entrevistar João Joaquim, antigo trabalhador no lagar de Algoz, que nos relatou o uso dos fusos para içar outro tipo de cargas pesadas e volumosas, como mós de pedra e maquinaria. Nos anos 50 do século XX, com a modernização dos equipamentos do lagar e das formas de conservar e transportar o azeite, este veículo deixou de ser usado, passando por um longo processo de degradação. Foi, contudo, restaurado entre 2014 e 2016, segundo os procedimentos tradicionais pelo seu proprietário José de Jesus Gonçalves e os filhos André Teodósio

³⁹⁰ Cf. Conversas informais entre Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

Gonçalves, Nuno Teodósio Gonçalves, o serralheiro Gualdino Calçada e o abegão João Teodósio Silva.

3.4.5. Carro funerário

No M.T.S.B.A. encontramos dois veículos cuja utilidade era transportar os defuntos para o seu lugar de inumação. Também são conhecidas pelos locais como carretas dos mortos.

Ambos os carros são simples, com o leito retangular e eixo fixo. Apresentam diferentes tipos de atrelagem. Um possui uma vara enquanto o outro tem um par de varais metálicos amovíveis Figura 21. O carro cuja tração é feita através da vara é sóbrio, não possui decoração e tem doze raios por roda. O carro tracionado através dos varais possui quatro pilares de madeira torneada encimados por um tejadilho igualmente em madeira com decoração talhada.

A informação sobre estes carros é escassa. Contudo, no M.T.S.B.A. existe um painel informativo que nos indica que o carro funerário de varais foi adquirido em 1940 pela população de Gorjões (Freguesia de Santa Barbara de Nexe no concelho de Faro) e esteve regularmente em uso até 1986.

Tivemos também conhecimento, através de residentes em Castro Marim, que este município detém três carros deste tipo que de momento não se encontram musealizados ou expostos. Foram desenhadas as partes viseis dos mesmos a partir de fotografias (Ilustração 13).



Figura 25 - (Da esq. Para a dir.) Carro funerário de varais amovíveis, Museu do Traje de São Brás de Alportel, Julho de 2019, Daniel Cardeira; Carro funerário com vara, Museu do Traje de São Brás de Alportel, Julho de 2019, Daniel Cardeira.

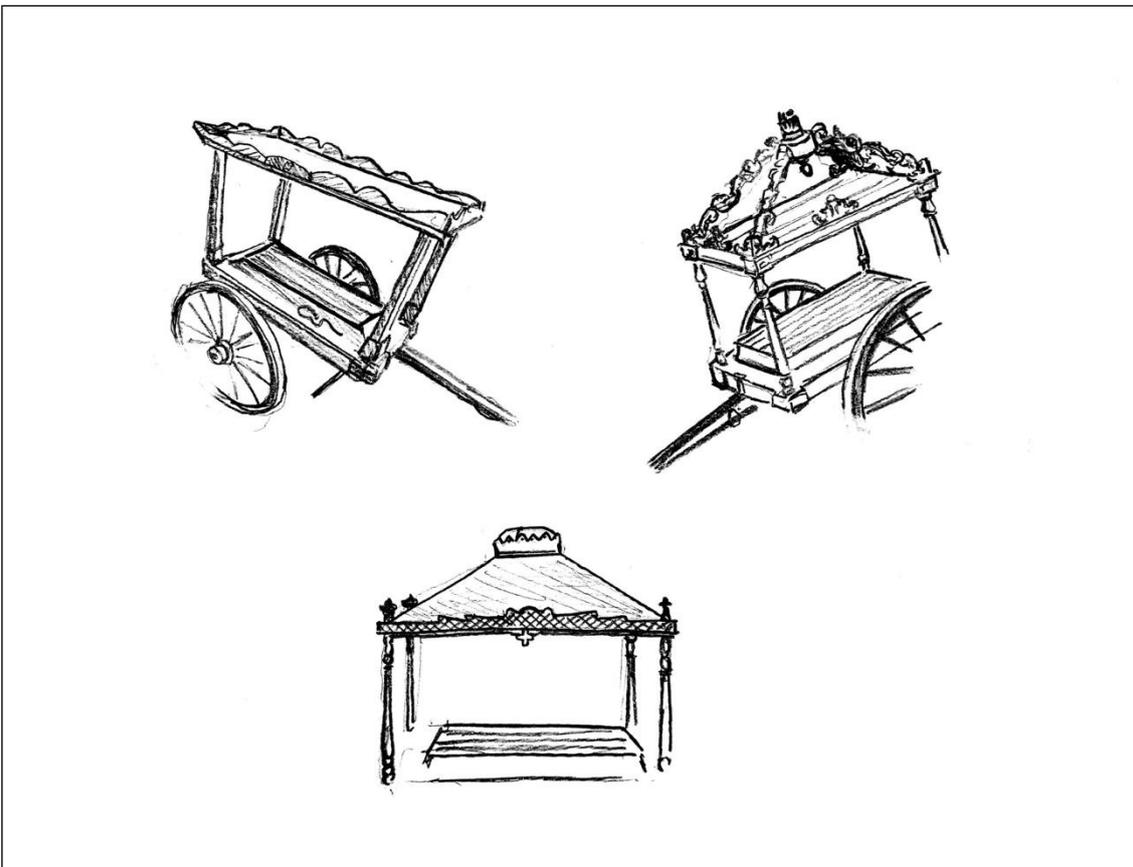


Ilustração 13 - Carros funerários de Castro Marim. Daniel Cardeira, 2020

3.4.6. Churrião

O churrião é um veículo de transporte de passageiros tracionado por um ou dois animais. Terá sido usado no Algarve, mas inferimos que tenha caído em desuso antes dos anos 50 do século XX, uma vez que nenhum dos entrevistados tem memória da sua existência. Encontramos um destes veículos na coleção do M.T.S.B.A.

Proveniente da zona de Albufeira, o churrião da coleção do M.T.S.B.A. era tracionado por dois animais. Possui sistema de suspensão através de feixes de molas, o que certamente o tornaria mais cómodo do que os churriões sem suspensão descritos por Silva Picão³⁹¹. Contrariamente aos carros de besta de uso comum, o estrado do churrião é saliente, ficando mais baixo que o nível das molas de suspensão. Por esse motivo, o eixo não é reto, ou seja, contorna o estrado. Este veículo possuía ainda outras comodidades como *cortinas e assentos acolchoados e rebatíveis, podendo estes transformarem-se em cama à noite*³⁹².

³⁹¹ Cf. **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 223.

³⁹² **MUSEU DO TRAJE SÃO BRÁS DE ALPORTEL** (s.d.) - *Veículos tradicionais, exposição permanente*.



Figura 26 - Churrião, Museu do Traje de São Brás de Alportel, Julho de 2019, Daniel Cardeira.

A cobertura do churrião do M.T.S.B.A. diferencia-se pela sua sobriedade quando comparada com as coberturas vistas nos outros carros da mesma coleção. Sobre a sua confeção podemos supor que é feita de forma semelhante às capoeiras descritas no capítulo 3.7.4. Silva Picão escreve que tanto a cobertura amovível como a permanente seriam feitas da mesma forma, acrescentado ao carro a *armação do tejadilho (aros, canço, etc.)*. com revestimento de *linhagem oleada a cores mirabolantes na parte exterior, e, inteiramente, forrado e decorado com estofos, borlas, guarnições e cortinados de junta e outros artefactos, de maior ou menor custo, segundo o gosto ou os meios do possuidor*³⁹³. Também a descrição do Conde de Aurora aponta no mesmo sentido de que a cobertura do churrião é o *clássico e tradicional canudo, feito de canas encostadas, paralelas e cobertas de lona oleada e impermeabilizada*³⁹⁴.

³⁹³ PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 223.

³⁹⁴ AURORA, Conde de (1963) – *Carros e Carroças*. p. 324.

3.4.7. Carrinha de Portimão

A carrinha de Portimão, também chamada de *Carrinha da Praia da Rocha*, era puxada por um cavalo. Possui um sistema de atrelagem diferente dos carros de besta tracionados por muares ou asininos, o *sistema de coleira, simples rolo ou espécie de almofada revestida de couro*³⁹⁵. A sua morfologia também apresenta diferenças em relação a carros de besta, nomeadamente com o de uso comum ou a charrete. O leito deste veículo possui o estrado mais estreito que a caixa e os bancos, isto é, os bancos são salientes em relação ao estrado porque estão incluídos na estrutura da caixa pois os encostos dos bancos estão ligados aos painéis que a constituem³⁹⁶. Os assentos, preparados para levar quatro passageiros chamam-se de bancos e o do cocheiro de cadeira³⁹⁷. Estes estão distribuídos conforme a Ilustração 14: a) porta; b) a cadeira; c) bancos. A entrada faz-se pela porta, nas traseiras, e o cocheiro assenta os pés no pisa-vão, extensão dianteira do leito veículo³⁹⁸. O estrado mais estreito do que a caixa do veículo é uma raridade nos modelos de veículos tradicionais no Algarve que só encontramos neste tipo de Carrinhas e no Churrião.

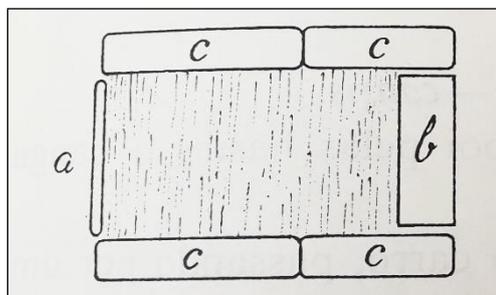


Ilustração 14 - Assentos da Carrinha de Portimão. a) - Porta; b) – Cadeira: assento do cocheiro. c) – Bancos: assentos dos passageiros. Etnografia portuguesa. VASCONCELLOS:1983:709-710.

³⁹⁵ PEREIRA, Benjamim (1996) – *Alfaias agrícolas*. p. 188.

³⁹⁶ Cf. VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa...* p. 710.

³⁹⁷ VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa...* pp. 709-710.

³⁹⁸ VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa...* p. 710.



Figura 27 - Carrinha de Portimão, Portimão, [Entre 1930 e 1950], (s.a) © Museu de Portimão.

O sistema de atrelagem e as diferenças morfológicas com os restantes carros de besta denunciam uma influência forte dos carros de cavalos fabricados fora da região. Essa influência pode dever-se à ação do turismo em Portimão e nas imediações que, nas primeiras décadas do século XX, eram o local de veraneio da elite local e regional e de alguns veraneantes de Coimbra, Lisboa e Andaluzia³⁹⁹. Até à 2.ª Guerra Mundial, a Praia da Rocha tornou-se o principal polo de atracção, despertando o interesse de ingleses e famílias do Sul de Espanha devido a ligações familiares e aos negócios da conserva e dos frutos secos⁴⁰⁰. A opção neutral de Portugal na 2.ª Guerra Mundial acabou também *por trazer novos visitantes fugidos da guerra que especialmente na Praia da Rocha, buscam o sossego, apaixonam-se e até por cá ficam*⁴⁰¹. A pressão dos visitantes e os costumes

³⁹⁹ Cf. FLORES, Adão (1999) – *O turismo no Algarve na primeira metade do século*. p. 600.

⁴⁰⁰ Cf. FLORES, Adão (1999) – *O turismo no Algarve na primeira metade do século*. pp. 600-601.

⁴⁰¹ FLORES, Adão (1999) – *O turismo no Algarve na primeira metade do século*. p. 607.

trazidos de outras zonas do país e do exterior refletiram-se nos bens materiais e os veículos não foram exceção. Como visto no **Capítulo 2**, em 1910, havia diversos tipos de veículos a fazer a ligação terrestre da estação ferroviária até à Praia da Rocha. É bastante provável que modelos de veículos como *ripperts* e *char-à-blancs* tenham sido fabricados no estrangeiro ou fora do Algarve.

Em 2009 foi realizada a exposição «As Carrinhas de Portimão» no M.P. que incidia sobre este tipo de veículo, em especial o exemplar restaurado e pertencente ao museu⁴⁰² que tivemos oportunidade de observar de perto numa das visitas ao depósito do museu. As profissões associadas às carrinhas de Portimão estavam representadas, existindo peças e testemunhos de abegães, correeiros, ferreiros, ferradores e latoeiros⁴⁰³.

⁴⁰² Cf. **ROSA**, Ana (2009) - *Veículos de tracção animal voltam a circular em Portimão*. s/p.

⁴⁰³ Cf. **ROSA**, Ana (2009) - *Veículos de tracção animal voltam a circular em Portimão*. s/p.

3.5. Análise de algumas partes dos veículos consideradas individualmente

3.5.1. Cangalho

No Algarve, os carros tracionados por uma só besta têm usualmente o cangalho fixo aos varais. Este aspeto está associado ao sistema de atrelagem com molim descrito no **ponto 3.6**. Encontramos a exceção a esta regra na carrinha da Praia da Rocha cuja atrelagem é de coleira igual à usada nos carros de cavalos e contexto urbano. João Teodósio Silva recorda que quando os varais não tinham cangalho fixo estes ficavam muito gastos devido à ação das correias e por isso *eram reforçados com ferro, um ferro para baixo outro por cima*⁴⁰⁴.

O cangalho é feito com duas peças de madeira de azinho *que era a madeira mais forte*⁴⁰⁵, que encaixam uma na outra e são unidas com ferragens⁴⁰⁶. As ferragens, iguais em ambas as faces do cangalho, são unidas com pernes⁴⁰⁷. Há ainda uma terceira ferragem na parte de cima a que se dá o nome de canzileira, que sustém os canzis⁴⁰⁸. A canzileira possui dois ganchos na extremidade, os ganchinhos por onde passam as arreatas.

O cangalho é fixo nos varais por dois parafusos em cada extremidade e por duas vigas de metal, as escoras, aparafusadas na lateral e aos varais. Junto a um dos parafusos onde o cangalho se une aos varais, pode existir, no lado direito do carro, outro gancho, o moço, usado para pendurar a cevadeira⁴⁰⁹ ou a gorpelha⁴¹⁰ com a ajuda de um pau.

⁴⁰⁴ SILVA, João Teodósio (2019a) – Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019...

⁴⁰⁵ SILVA, João Teodósio (2019a) – Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019...

⁴⁰⁶ Cf. SILVA, João Teodósio (2019a) – Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019...

⁴⁰⁷ Cf. SILVA, João Teodósio (2019a) – Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019...

⁴⁰⁸ Cf. SILVA, João Teodósio (2019a) – Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019...

⁴⁰⁹ Chamada localmente de *sovadeira* é um saco em empreita ou esparto que se pendura ao pescoço das bestas para as alimentar.

⁴¹⁰ Saco em empreita de palma ou esparto.

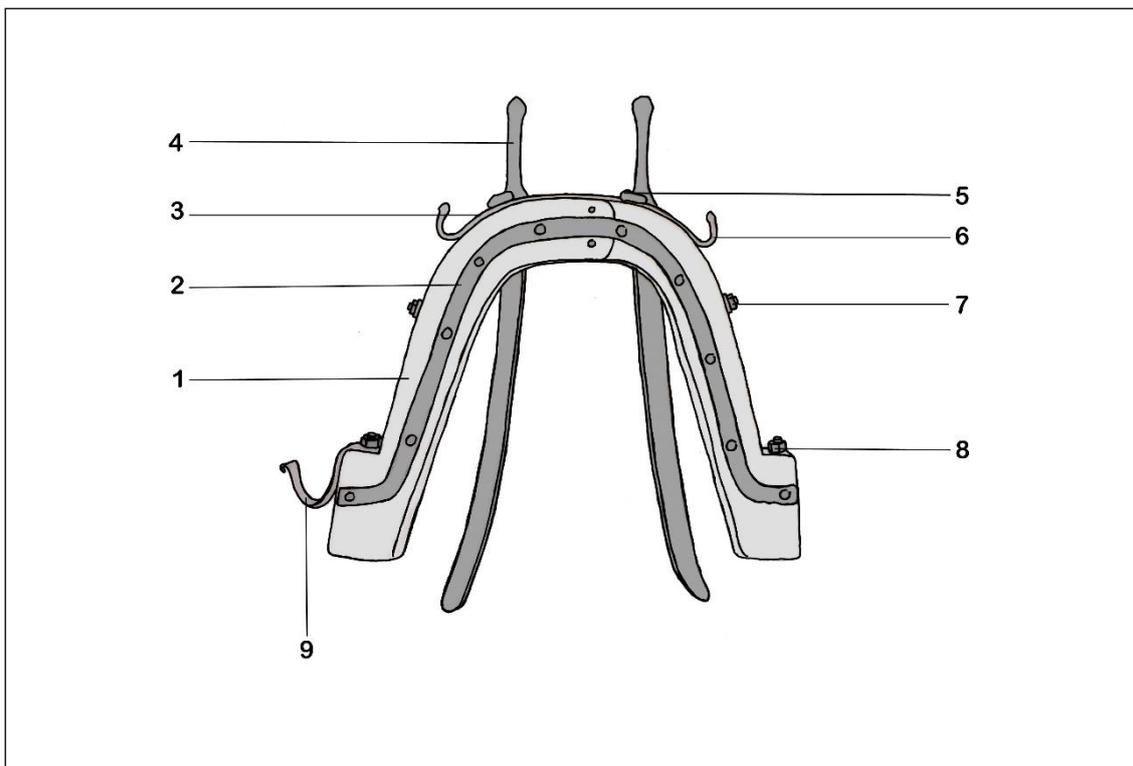


Ilustração 15 - Cangalho: 1- base de madeira; 2- ferragens; 3- canzileira; 4- canzil; 5- Esses dos canzís; 6- ganchinhos; 7- parafusos das escoras; 8- parafuso que fixa o cangalho à extremidade do varal; 9- moço. Daniel Cardeira, 2019. © Quinta dos Avós.

Também encontramos cangalhos constituídos por uma única peça de ferro com os respetivos canzís. Temos como exemplo dessas peças o carro de taipais de fora e a charrete na exposição do M.C.A.⁴¹¹.

3.5.2. Sistema de Suspensão

A suspensão é o *conjunto de molas e outras peças cuja função é suportar o peso da carroçaria e amortecer as trepidações das rodas, provocadas pelas irregularidades do pavimento*⁴¹². Estas tecnologias foram usadas com o objetivo de proporcionar maior conforto aos carros de passageiros e seriam já conhecidas antes do século XVI. Contudo,

⁴¹¹ Veículos descritos no inventário em apêndice.

⁴¹² **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7574.

só a partir desse século, com a difusão do uso de carruagens para o transporte de passageiros, é que os sistemas de suspensão começaram a ser amplamente usados⁴¹³.

Os feixes de molas usados nos carros de besta parecem-se com as molas elípticas comuns a vários modelos de carruagens. No entanto, apenas são constituídos por um feixe de molas⁴¹⁴. A primeira carruagem com molas elípticas foi patenteada em Inglaterra no ano de 1805⁴¹⁵. Por esta razão, os carros tradicionais só terão incorporado esta invenção mais tarde, por influência de veículos de tração cavalar tecnologicamente mais sofisticados. De facto, as carretas usadas para trabalho, bem como o carro alentejano descrito por Silva Barbosa não tinham suspensão. Outrossim, o churrião que, apesar de servir exclusivamente para transporte de passageiros, só incorpora o uso da suspensão no virar do século XX. Anteriormente teria *molas de azinho*⁴¹⁶, uma expressão algo satírica utilizada para assinalar a ausência de suspensão, pois, como explica Silva Picão, o leito assentaria diretamente sobre o rodado. Terá sido o trepidar causado pelo marcha do churrião uma das causas do seu desuso, tendo sido substituído pelos mais leves e cómodos carros com molas⁴¹⁷.

Nos carros de besta, a suspensão é feita geralmente por dois feixes de molas a que João Teodósio Silva chama de ***molas** do carro* e que eram feitas na forja da abegoaria⁴¹⁸ ou por um ferrador⁴¹⁹.

Cada feixe de molas é preso ao eixo por um grampo aparafusado a 1 ou 2 pratos. Na extremidade de cada mola, e fixas aos limões, estão as caixas. Na extremidade dianteira da mola está a *caixa fixa* (n.º 8 Ilustração 16) colocada tangente ao varal e onde está fixa uma das extremidades da mola. Na outra extremidade, voltada para a traseira do carro, a lâmina da mola da *caixa móvel* (n.º 9 Ilustração 16) não é fixa, é torcida para baixo de forma a que possa deslizar na caixa sem se desprender dela.

⁴¹³ Cf. **BULLIET**, Richard (2016) - *The Wheel: Inventions and Reinventions*. p. 148.

⁴¹⁴ Ver entrada ***Molas*** no glossário.

⁴¹⁵ Cf. **BULLIET**, Richard (2016) - *The Wheel: Inventions and Reinventions*. pp. 192-193.

⁴¹⁶ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 223.

⁴¹⁷ Cf. **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 224.

⁴¹⁸ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019...*

⁴¹⁹ Cf. Conversa informal com João Teodósio Silva entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

Acima da suspensão, o mestre João Teodósio Silva coloca uma peça de borracha (feita a partir de um pneu), que funciona como amortecedor e para a mola não danificar o limão. No entanto, esta peça não se encontra na maioria dos carros que vimos nem nos registos fotográficos. Alguns carros teriam soldado à mola uma pequena peça chamada de tapa pó, que servia para a areia e a terra não entrarem na bucha. Atualmente, quando João Teodósio Silva restaura ou constrói carros, dispensa o tapa pó uma vez que a maioria dos carros não são destinados à circulação.

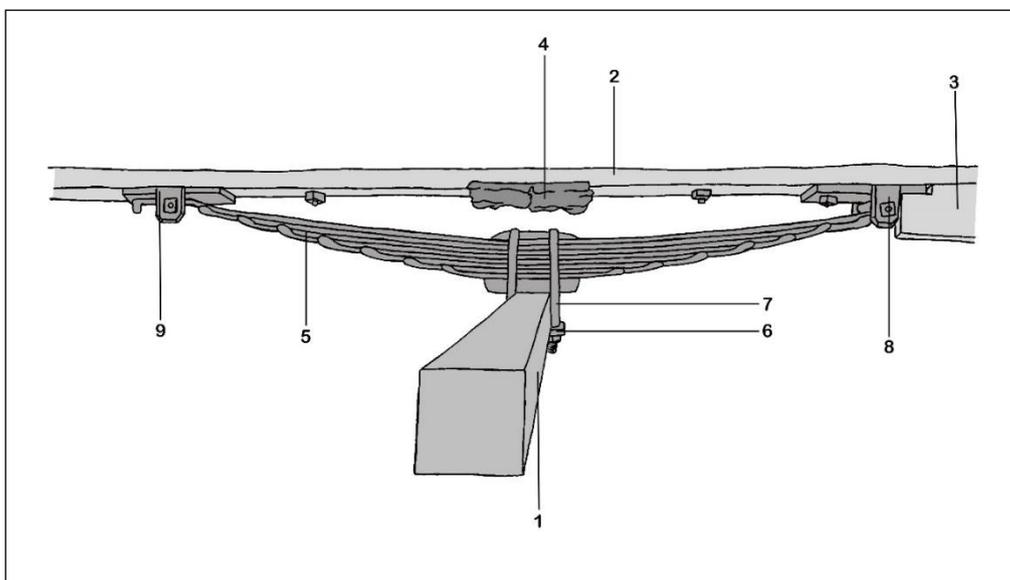


Ilustração 16 - Detalhe de sistema de suspensão: 1- eixo; 2- limão; 3- varal; 4- borracha; 5- mola; 6- prato; 7- grampo; 8- caixa fixa; 9- caixa móvel. Daniel Carneira, 2019. . © Quinta dos Avós.

Nos carros estudados encontramos as exceções aos dois feixes de molas nos carros de passageiros como charretes e aranhas. Nestes, ao sistema de suspensão acrescenta-se uma terceira mola que apoia nas duas molas presas ao eixo e fixa-se à traseira do leito do carro através de um pé de galo. Este reforço da suspensão faz com que os carros sejam mais confortáveis.

Segundo João Teodósio Silva, outra exceção seria a dos carros para transporte de pipas de líquidos onde, tal como nas carretas, o peito do limão assentaria

diretamente no eixo preso com braçadeiras e do qual temos como exemplo o carro da pipa do Q.D.A.

3.5.3. Sistema de Travagem

O sistema de travagem que podemos atualmente ver nos carros de besta no Algarve consiste em duas peças de metal, as pastilhas, que freiam o calço das rodas. Este sistema de travagem pode ser acionado através de um fuso ou de uma alavanca. Apesar de sabermos que a forma de acionar o travão não faz com que existam dois sistemas de travagem diferentes, usaremos os termos *travão de fuso* e *travão de alavanca* para os distinguir, tendo como base o discurso de João Teodósio Silva⁴²⁰.

Este sistema de travagem afasta-se das maneiras de travar dos carros de bois tradicionais descritas por Fernando Galhano⁴²¹. Acreditamos que, em tempos mais recuados, as formas de travar os carros fossem feitas com outro tipo de tecnologias mais arcaicas. Em territórios de relevo mais nivelados, onde a necessidade de travar os carros em declive fosse pouca ou nenhuma, os sistemas de travagem também seriam inexistentes ou a travagem era feita através da destreza da condução. Nesse aspeto elucida-nos a passagem de Tomaz Cabreira quando escreve que *A carrinha não tem travão e é sempre conduzida por um cocheiro habilíssimo*⁴²².

Existem em cada carro duas pastilhas de frear, uma para travar cada uma das rodas, sendo ambas presas ao mesmo ferro que atravessa a parte de baixo do leito do carro e a que chamaremos o ferro do travão (Ilustração 17). O ferro é acionado pelo condutor do carro através de uma manivela (Ilustração 17). A manivela, que pode ser um fuso ou uma alavanca, liga-se ao conjunto através da linha do travão (Ilustração 17).

⁴²⁰ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019...*

⁴²¹ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. pp. 136 -137.

⁴²² CABREIRA, Tomás (1918) – *O Algarve Económico*. p. 5.

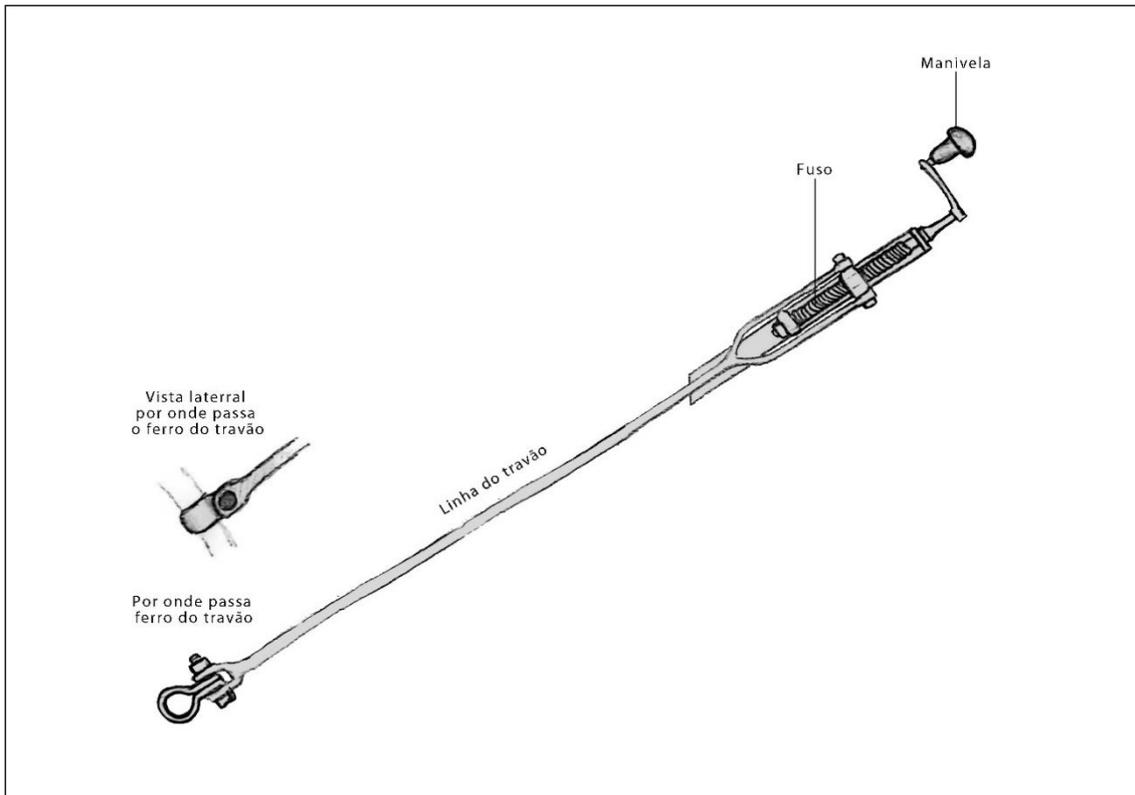


Ilustração 17 - Travão de fuso. Daniel Carneira, 2019. © Quinta dos Avós.

A manivela dos travões é colocada sempre à direita do carro através da chapa do travão. Nos carros que analisamos reparamos que a fixação da manivela do travão ao leito é colocada no primeiro fueiro dianteiro quando os fueiros são de madeira. Quando não é possível colocar no fueiro porque o leito não o permite ou porque os fueiros são de metal, a manivela do travão é fixada no limão.

O travão de fuso é o mais comum que encontramos nos carros de besta. A peça que corresponde ao fuso seria comprada e não feita na oficina, contrariamente às restantes peças que seriam depois juntas ao travão.

O travão de alavanca usa-se nos carros de passageiros e designa-se, em algumas zonas do Algarve, como no Algoz e na Guia, como *breque*⁴²³.

⁴²³ Expressão escutada em conversas informais com José de Jesus Gonçalves, Encarnação Teodósio e Manuel da Ascensão Martins.

Como podemos constatar ao observar as fotografias na obra de José Hipólito Raposo, o mesmo tipo de mecanismo de fuso e de alavanca existe em vários modelos de carros de cavalos como em breques⁴²⁴, caleches⁴²⁵, milordes⁴²⁶, tilburys⁴²⁷, charretes⁴²⁸ e tonôs⁴²⁹.

Nas Carrinha de Portimão existiria um travão de pé, que presumimos ser um travão acionado por um pedal⁴³⁰ (Ver anexo 2).

3.5.4. Capoeira

A capoeira, também conhecida por capota ou canudo, é uma cobertura amovível que se pode instalar nos tendais de alguns tipos de carros de besta como os de uso comum, os de fueiro de volta e os de parelha.

A capoeira é uma estrutura com uma armação em metal e ripas de madeira que é revestida com tecido impermeabilizado, podendo ter um prolongamento retráctil nas extremidades. A este acréscimo chama-se pala. Dependendo da função do veículo, alguns proprietários colocavam cortinas e forravam o interior da capoeira com tecidos.

Esta estrutura tinha como função proteger os passageiros e as mercadorias dos agentes climáticos como a chuva, o sol e o vento.

A capoeira fazia-se nas abegoarias desde a estrutura até à impermeabilização e decoração da cobertura. Para impermeabilizar o tecido usava-se uma pasta fervida composta por cré, óleo de linhaça, velas de sebo de Holanda e alvaiade, que depois era barrada a quente, primeiro grosseiramente com uma régua de madeira e no final com

⁴²⁴ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal*. p. 14.

⁴²⁵ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal*. pp. 23 – 24.

⁴²⁶ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal*. p. 37.

⁴²⁷ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal*. p. 41.

⁴²⁸ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal*. p. 52.

⁴²⁹ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal*. p. 54.

⁴³⁰ Informação que consta na ilustração *Anatomia da Carrinha* produzida no âmbito da exposição de 2009 *As Carrinhas de Portimão* pelo Museu de Portimão. Reproduzimos a ilustração no Anexo 2.

as mãos⁴³¹. O tecido usado originalmente era *linhagem de saca*⁴³² cosida. Para as pinturas na capota a tinta seria mais simples, à base de óleo de linhaça e de pigmento em pó. A secagem poderia durar semanas o que lhe conferia resistência⁴³³. Como nos explicou João Teodósio Silva *era uma tinta que ficava grossa... e que aguentava sem partir*⁴³⁴.

É importante, contudo, referir que, com o aparecimento de novos materiais e técnicas, as capoeiras foram-se alterando. No decorrer da segunda metade do século XX, começou a usar-se tecido plástico e tintas e primários já preparados e prontos a usar⁴³⁵.

Encontramos capoeiras impermeabilizadas e pintadas de forma tradicional no M.T.S.B.A. Segundo o sítio em-linha deste museu, o local de fabrico do veículo era possível de identificar através do desenho da capota, pois cada oficina tinha o seu⁴³⁶. Esta informação foi-nos corroborada por João Teodósio Silva, que acrescentou que deixou de fazer e pintar capoeiras na sua oficina depois do falecimento do seu pai⁴³⁷.

Semelhante à capoeira produzida no Algarve é a armação revestida de toldo de lona, descrita por Silva Picão para o Alentejo que *consiste em quatro aros de ferro ou de verga de castanho, sobre os tendais, tendo por cima o caniço e o pano do toldo*⁴³⁸. É possível encontrar revestimentos com as mesmas características quer em carros observados no Alentejo quer no Algarve. Contudo, nas capoeiras que observamos no Algarve não encontramos materiais como as vergas de castanho e o caniço. A não utilização destes materiais pode dever-se a uma diferença regional ou, como referido anteriormente, à sua substituição por materiais mais acessíveis e eficientes no decorrer do século XX. Acrescentamos, contudo, que Luís Chaves fez a distinção entre o *canudo* do carro alentejano, em que se usa o toldo em linhagem, e o *toldo oleado* do carro

⁴³¹ Cf. **PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI)** (2015) – *Abegão*.

⁴³² Cf. **PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI)** (2015) – *Abegão*.

⁴³³ Cf. **PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI)** (2015) – *Abegão*.

⁴³⁴ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

⁴³⁵ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva entre maio de 2019 e Janeiro de 2020.

⁴³⁶ **MUSEU DO TRAJE SÃO BRÁS DE ALPORTEL** (s.d.) - *Veículos tradicionais, exposição permanente.e9*

⁴³⁷ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 21 de Dezembro de 2019*.

⁴³⁸ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* p. 219.

algarvio, podendo ambos ser lisos, sem cores e desenhos ou, pelo contrário, coloridos e decorados⁴³⁹. No que diz respeito ao toldo oleado apresentam-se também lisos ou com desenhos largos, a tinta amarela de óleo, sobre a superfície azul ou verde, no Algarve⁴⁴⁰. O mesmo autor dá-nos uma descrição de como seria marcante o efeito dos *toldos* coloridos juntamente com a cor dos aprestos usados nos animais:

Às côres do carro de toldo (o «canudo») junta-se a vibração das guarnições, que enfeitam os animais num halo de domínio do encarnado forte, com oposições claras dos amarelos e escurecedoras dos retoques de azul. Quando os guisos riem ao desafio na monotonia do caminho⁴⁴¹.

Silva Picão refere que a cobertura quando é amovível, que se tira e põe cada vez que serve ou tem de servir, *denomina-se «barraca», e como tal só a adoptam actualmente os campónios de poucos recursos⁴⁴²*. A realidade descrita era diferente em meados do século XIX, *tempos em que tão exígua comodidade só era usada por alguns lavradores de meios⁴⁴³*. Através das entrevistas e conversas informais percebemos que em meados do século XX, no Algarve, a capoeira se relacionava com o transporte de mercadorias e o comércio ambulante nomeadamente a venda de artesanato tradicional (olaria, cadeiras, trabalho de empreita...)⁴⁴⁴, carvão⁴⁴⁵ e pão⁴⁴⁶. Esta relação com o transporte de bens estará certamente relacionada com a proteção que a capoeira conferia às mercadorias protegendo-as dos elementos exteriores.

A cobertura seria um elemento marcante nos carros do Algarve o que fez com que os carros que detinham este elemento fossem chamados na região por **carros de**

⁴³⁹ CHAVES, Luís (1953) – *Carros, carrinhos e carroças de Lisboa (transportes de tração animal)*. p. 8.

⁴⁴⁰ CHAVES, Luís (1953) – *Carros, carrinhos e carroças...* p. 8.

⁴⁴¹ CHAVES, Luís (1958) – *Os transportes populares...* p. 25.

⁴⁴² PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* p. 219.

⁴⁴³ PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* p. 219.

⁴⁴⁴ Cf. Conversas informais com José de Jesus Gonçalves entre Maio de 2019 e Janeiro de 2010 e corroborado no documentário *O meu Algarve* nas imagens da feira na Guia a partir do minuto doze. Cf. EVARISTO, F. (1956) - *O meu Algarve*.

⁴⁴⁵ Cf. Ricardo Correia, natural da aldeia de Santa Luzia no concelho de Tavira.

⁴⁴⁶ Joana Esteves dá-nos o exemplo do Sr. Faleiro que usava o seu carro com capoeira para vender pão em Tavira nos anos 80. Cf. ESTEVES, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tracção animal no concelho de Tavira...* pp. 121-122

capoeira, independentemente da tipologia do veículo que acolhia a capoeira. Os carros com capoeira são associados aos carros de fretes pois este elemento era comum nos veículos disponíveis para aluguer usados para realizar tarefas como transporte de pessoas, mercadorias ou outras cargas devidamente abrigadas⁴⁴⁷.



Figura 28 - Postal: Carro de Capoeira, Albufeira, [Entre 1970 e 1980], César de Sá © Museu de Portimão.

⁴⁴⁷ Cf. Conversas informais com José de Jesus Gonçalves entre maio de 2019 e janeiro de 2010.

3.6. Atrelagem nos carros de besta no Algarve

Em Portugal usam-se dois sistemas para a atrelagem de equídeos, o sistema de coleira e o de molim. No Algarve encontramos estes dois sistemas. Nos carros de besta encontramos o sistema de molim enquanto na carrinha de Portimão ou nos carros de cavalos o sistema de coleira. O sistema de molim, também conhecido como de coleira de duplo rolo ou coxim é típico das províncias do Alentejo e Algarve⁴⁴⁸.

O aparelhamento do animal ao veículo é feito através do cangalho, fixo aos varais, que assenta no molim. Entre o pescoço e a espádua do animal é colocado o **encosto** e o molim. O molim é atado ao encosto com uma corda que também se prende aos canzis, a brocha. Cruzando o peito do animal é colocada a **barrigueira** que é presa aos canzis (Ilustração 19).

As **rédeas**, também conhecidas como arreatas, eram presas por argolas ao respetivo **cabresto** ou **cabeçada**. Quando o animal era de difícil trato usava-se o **serralhão**. Mais tarde o serralhão foi proibido por magoar o mento do animal e passou a ser substituído por correntes ou por embocaduras⁴⁴⁹. Se for destinado a passeio ou para transporte de mercadorias o cabresto é munido de antolhos.

Na cabeçada, rodeando o pescoço do animal, é colocada a guizeira, apresto sonoro usado em equídeos (Ilustração 19).

O animal podia ainda ser coberto por um **rabesteiro** e alguns proprietários acresciam jaezes aos arreios do animal como brincos presos ao cabresto e rabadas penduradas nos canzis. Estas peças usadas sobretudo aquando das deslocações aos mercados ou a festividades também eram usadas em bestas de carga. Suspeitamos que em tempos estes ornamentos possam ter sido mais variados e elaborados dadas as descrições de D. Sebastião Pessanha dos trabalhos feitos no Alentejo⁴⁵⁰. Segundo o mesmo autor, no início do século XX, a tradição de fazer e usar jaezes encontrava-se em

⁴⁴⁸ Cf. PEREIRA, Benjamim (1996) – *Alfaias agrícolas*. p. 188.

⁴⁴⁹ Cf. Conversas informais com José de Jesus Gonçalves entre maio de 2019 e janeiro de 2010.

⁴⁵⁰ Cf. PESSANHA, D. Sebastião (1918) - *Jaezes ornamentados (Extremoz - Portalegre - Elvas)*. pp. 40-42.

acentuado declínio: *lento, mas triste, tem sido o declinar crescente d'esse labor bemdito, de velhas tradições, que cobria todo o país de além do Tejo...*⁴⁵¹.

Estes aprestos poderiam ser discretos ou ricamente ornamentados, como podemos verificar nas coleções da Q.D.A. do M.T.S.B.A e no M.N.E. Luís Chaves escreve sobre estas peças que quando decoradas, chamavam a atenção pela exuberância das formas, dos materiais e das cores:

*Estas peças são de material modesto e sem ornamentos, de junta ou cairo, mesmo de couro, até brilharem com os bordados de lãs de cor vibrante, vermelhas e amarelas, franjas e pendões ou cadilhos (nas testeiras, atafais, peitorais); borlas das mesmas lãs e azuis, semeadas nos burnis; estrelas de lã amarelas nos entrolhos, e rebordos neste, guarnecidos de pelo de texugo; cordame coberto de lãs variegadas, torcidas; penachos; guarnições de metal amarelo, vidrinhos, pedaços de espelho, como já foi notado nas cangas bovinas, borlões, guizos em coleiras e atafais das parelhas ricas*⁴⁵².

No Algarve, apesar dos nossos esforços, apenas encontramos uma família que, para além dos arreios para a atrelagem de animais fabrica também de forma artesanal e segundo modelos tradicionais, albardas e jaezes em Moncarapacho⁴⁵³. Segundo o albardeiro entrevistado no documentário de 1976, *Carroças Regionais Algarvias*, apenas restariam três oficinas a funcionar em todo o Algarve⁴⁵⁴. Aferimos deste modo que o albardeiro José Caetano Fernandes, a sua esposa que também é conhecedora do ofício⁴⁵⁵, Maria Elisete Horta e o seu filho, o correeiro Sérgio dos Santos Horta Fernandes, serão os últimos detentores do conhecimento prático necessário ao fabrico artesanal destas peças.

⁴⁵¹ Cf. **PESSANHA**, D. Sebastião (1918) - *Jaezes ornamentados...* p. 40.

⁴⁵² **CHAVES**, Luís (1958) – *Os transportes populares...* p. 25.

⁴⁵³ **FERNANDES**, José Caetano, **FERNANDES**, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*.

⁴⁵⁴ Cf. **CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES** (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

⁴⁵⁵ Fabrica os brincos e participa na decoração das peças nomeadamente ao ornar com lã as albardas e os molins.



Ilustração 18 - Aprestos e jazes. Paulo Ferreira. SECRETARIADO DA PROPAGANDA NACIONAL:1940.

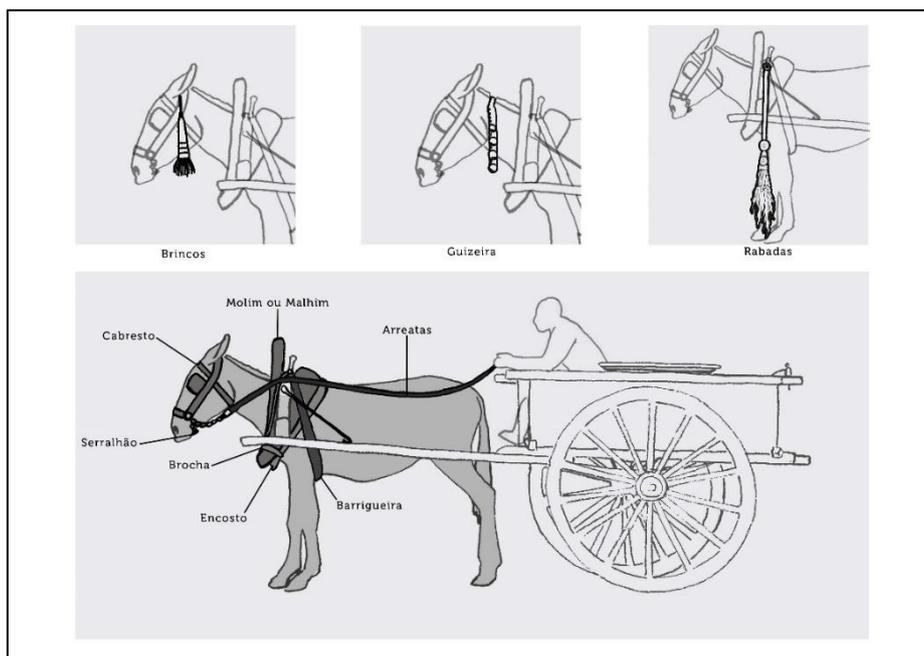


Ilustração 19 - Arelagem de uma besta a um carro de varais. Sistema de Molim e jaezes. Daniel Cardeira, 2019. © Quinta dos Avós.

Através de João Teodósio Silva percebemos que existiriam carros em que a atrelagem seria feita de outra forma. Supomos que se refira ao sistema de coleira, *simples rolo ou espécie de almofada revestida de couro, à qual se prendem diretamente as correias dos arreios, sem jugo*⁴⁵⁶. Este sistema usa-se em todo o país, sobretudo nos meios urbanos, e corresponde ao sistema de atrelagem usado nas carrinhas de Portimão. No tipo de atrelagem que o abegão de Ferreiras nos referiu não existia o cangalho fixo e os varais teriam ganchos *onde trabalhava as correias e por isso (os varais) ficavam gastos*⁴⁵⁷. Como referido no capítulo **3.5.1. Cangalho** eram por isso reforçados com ferraria⁴⁵⁸. Mais tarde, em Santo Amador (concelho de Moura, Baixo Alentejo), em conversa com António do Carmo Martins⁴⁵⁹ sobre a sua experiência com carros de besta,

⁴⁵⁶ Cf. PEREIRA, Benjamim (1996) – *Alfaias agrícolas*. p. 188.

⁴⁵⁷ SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

⁴⁵⁸ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

⁴⁵⁹ Cf. MARTINS, António do Carmo (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Maio de 2020*.

foi-nos informado que, apesar de a forma mais comum ser de carros de varais com cangalhos fixos, também terão existido carros de um só animal tracionados desta forma.

No que diz respeito à atrelagem de uma parilha tivemos dificuldade em encontrar quem nos pudesse esclarecer baseando-nos, por isso, na descrição de José Hipólito Raposo sobre a atrelagem de mulas no carro de parilha.

Dada a proximidade geográfica e as semelhanças entre o modelo de *carro de parilha alentejano* apresentado por José Hipólito Raposo com os carros de parilha no Algarve, supomos que o modo de atrelagem fosse semelhante apesar das diferenças na nomenclatura usada. A canga era colocada na **cabeçalha** e assentava sobre os dois animais. Era ligada ao cabeçalho pelo tamoeiro e pelo **castelo**:

*Estas cangas assentavam nos **bornis** almofadados que suportam o peso destas e não deixam magoar o animal. Por detrás tem ainda uma espécie de chouriços almofadados, os chamados «encostos», para proteger o pescoço e o garrote dos animais. Os bornis enfiam-se por cima do pescoço e apertam-se em baixo através de uma correia chamada «**broucha**». Ligadas ao sistema estão as barrigueiras (que substituem as cilhas dos cavalos), que envolvem a barriga do animal⁴⁶⁰.*

Aos animais era ainda colocado o cabeção ou cabresto com uma **serrilha** que estaria *ligada a uma corda que faz de rédea*⁴⁶¹.

Parte dos aprestos usados na atrelagem de dois animais são iguais na atrelagem de um só animal somente mudando, por vezes, a nomenclatura. Veja-se o bornil (que no Algarve é chamado de molim), o encosto, a broucha, a barrigueira, o cabresto e a serrilha.

Resta ainda chamar a atenção para alguns acessórios que se encontram sempre junto aos carros. Como a caldeira, presa na parte inferior do carro para dar água à besta,

⁴⁶⁰ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal, século XIX*. p. 92.

⁴⁶¹ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal, século XIX*. p. 92.

a gorpelha ou a cevadeira⁴⁶², para alimentar o animal e a lona que, quando necessário, se prendia ao cangalho e aos tendais para proteger o animal do sol intenso do verão e da chuva no inverno. Apesar de não ser decorada e de se posicionar de forma diferente em relação ao corpo do animal, esta lona remete-nos para os coloridos aventais usados nos animais que puxam as carroças de Lisboa que, *tanto no Verão, por causa do ardor do Sol, como de Inverno, a proteger do vento e da chuva, resguardam o peito dos cavalo e muares (...)*⁴⁶³.

⁴⁶² Localmente pronuncia-se como *sovadeira*. É um saco em empreita ou esparto que se pendura ao pescoço das bestas para as alimentar.

⁴⁶³ **CHAVES**, Luís (1960) – *Nota Etnográfica Os «aventais» dos cavalos das carroças nas ruas de Lisboa*. p.5

II. Considerações finais

Os veículos de tração animal no Algarve, particularmente as carretas e os carros de besta, constituem o objeto de estudo desta dissertação, pelo que procuramos valorizar uma área de conhecimento pouco estudada em Portugal.

Através do enquadramento feito ao território e à paisagem pretendemos contribuir para a melhor compreensão do meio em que os carros estão inseridos. Era expectável que estes fossem mais abundantes no litoral, dado o desenvolvimento das vias de comunicação e do comércio, pois era necessário transportar por terra as mercadorias que chegavam ou partiam por mar e terra. De igual forma seria necessário transportar os produtos provenientes dos pomares e hortas do barrocal para as feiras e mercados. Na serra, o relevo acidentado torna difícil o transitar de carros e, por isso, é natural que estes não chegassem a parte da mesma e que fosse dada preferência aos transportes no dorso de equídeos.

Os carros não podem ser dissociados da paisagem da qual fazem parte, pois estes participam da realidade cultural, económica e social da região. Encontramos veículos de tração animal associados a atividades relacionadas com o mar, a agricultura, o processamento de alimentos, o turismo e ao serviço da comunidade.

A contextualização histórica dos veículos de tração animal no Algarve vem testemunhar e destacar a importância e a longevidade do seu papel na região. A informação sobre o tema é dispersa, mas a bibliografia consultada parece apontar para que a época de maior difusão dos veículos de tração animal, no Algarve, seja entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX. A expansão do uso dos carros de besta esteve necessariamente a par do desenvolvimento das vias de comunicação terrestre que tiveram um desenvolvimento maior no decorrer do século XX.

No que diz respeito aos veículos de tração animal no Algarve concluímos que a influencia externa terá sido determinante no seu desenvolvimento através de visitantes e/ou investidores estrangeiros. Contudo, é necessário um aprofundamento desta questão. Apesar do uso de carros ter entrado em declínio no terceiro quartel do século

XX, os carros de besta (atualmente mais conhecidos por carroças) perduram, associados à imagem do Algarve enquanto testemunhos de um tempo, perpetuados em manifestações artísticas que invocam a memória da região, em decorações em centros comerciais, rotundas, ruas e representados em postais e *souvenirs*.

No decorrer desta investigação foi imprescindível as entrevistas a pessoas naturais do Algarve nomeadamente aos artesãos. Foi por isso dedicada especial atenção ao ofício de abegão e posta em evidência a sua relação com o ofício de construtor de rodas. A execução de rodas raiadas tradicionais mantém-se até à atualidade. Na oficina de João Teodósio Silva, a roda é construída de forma semelhante à apresentada na *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, no século XVIII, feitas pelos *charrons* e à construção de rodas raiadas atualmente no Reino Unido pelos *Wheelwrights*. É preciso, contudo, em investigações futuras, procurar-se as relações da abegoaria e dos modelos de carros usados no Algarve com territórios próximos, seja a nível nacional, seja internacional, determinando a influência que os carros ou carroças tracionados por equinos possam ter tido na região. Este estudo assevera que o conhecimento, o fabrico e o uso de alguns modelos de carros de besta iguais aos usados no Algarve foram, com certeza, usados no Alentejo, sendo necessário aclarar as influências entre estes dois territórios.

No decorrer deste trabalho identificamos onze tipologias diferentes de veículos. Com exceção da carreta e das suas variantes, todos os outros carros são tracionados por gado equino, sobretudo mulas e machos, vulgarmente chamados de bestas. Das onze tipologias assinaladas, destacamos as quatro que, com o auxílio precioso dos depoimentos orais, conseguimos caracterizar de forma mais pormenorizada: o carro de besta de uso comum, o carro de fueiro de volta, a charrete e a aranha. Para nos assistir na caracterização e descrição dos veículos - e na compreensão dos mesmos por parte dos leitores - ilustramos com desenhos vários carros e as respetivas partes. Esperamos que estas ilustrações possam auxiliar a compreensão do objeto de estudo em futuras investigações ou projetos dentro e fora da academia.

A urgência deste trabalho assenta no facto destes veículos, que outrora foram característicos da paisagem algarvia, serem cada vez mais raros e o seu uso quase

inexistente. Na maioria das vezes, sobrevive apenas na memória de alguns. De igual forma, a construção tradicional dos carros de besta está em evidente extinção. Nesse sentido, consideramos que a recolha de informação junto de quem usou e/ou construiu este tipo de veículos é objetivamente necessária. Desta forma, a investigação desenvolvida no âmbito desta dissertação justificou as metodologias utilizadas no presente trabalho e demonstrou a sua pertinência.

Apesar de pretendermos inicialmente estudar as questões relacionadas com a decoração e a pintura dos carros de besta, não o conseguimos fazer de forma aprofundada, uma vez que nos deparamos com duas grandes dificuldades: por um lado, a maioria dos veículos de tração animal que encontramos foram restaurados totalmente ou parcialmente pelo abegão João Teodósio Silva, o que implicou modificações na pintura anterior; por outro lado, a falta de sistematização e organização das fontes iconográficas impediu a realização de um estudo mais abrangente sobre este assunto que depende diretamente de registos fotografados ou filmados. No que diz respeito à forma de atrelar e decorar os animais que tracionavam os carros, as limitações de tempo impediram-nos de recorrer a uma análise comparativa entre a atrelagem e jaezes usados noutras zonas do país e os mesmos usados no Algarve.

A abegoaria de João Teodósio Silva, em Ferreiras, assim como o que resta da oficina de António Virgílio Canelas, em Santa Barbara de Nexe, possuem um património riquíssimo e representativo da cultura Algarvia. Porque a madeira e o metal tendem a perecer quando não são proporcionadas as devidas circunstâncias, deixo um apelo para que, se algum dia se reunirem as condições necessárias, se preserve, inventarie e partilhe todo esse material. Esta é a vontade dos atuais detentores que têm orgulho e afeto pelo seu ofício.

O trabalho apresentado reflete uma investigação que está longe de ser completa ou de esgotar o tema abordado. Ao longo do texto são levantadas questões que, por limitações de tempo, não pudemos explorar, mas que certamente contribuem para a prossecução desta pesquisa ou encetam possibilidades em outras linhas de investigação totalmente distintas. Dada a sua pertinência referimos, de forma exemplificativa, a necessidade de investigar as influências dos vários modelos de veículos de tração animal

nas estruturas arquitetónicas (alpendres, cocheiras, portais...) e no urbanismo, bem como a relação da comunidade cigana com os carros de besta e a prática da condução de carros de besta e charretes por mulheres.

Por fim, gostaríamos de mencionar a exposição interpretativa realizada no âmbito do M.C.A. durante o estágio profissional na Q.D.A., que ficou terminada antes da conclusão desta dissertação. Achemos que este trabalho poderá vir a acrescentar informação pertinente à exposição e por isso será relevante ponderar algumas alterações ou acrescentar informação à mesma. De igual forma, a informação contida nesta redação poderá ser diretamente utilizada em conteúdos e materiais relacionados com o projeto M.C.A., assim como noutros projetos abarcados pelo mesmo tema.

Esta investigação alertou-nos para a fragilidade deste património, material e imaterial, que se encontra ameaçado. É necessário preservar, para memória futura, os veículos conservados por particulares ou em coleções públicas e aos quais nem sempre se consegue proporcionar as melhores condições de proteção. No mesmo sentido, é necessária a salvaguarda do conhecimento imaterial envolvido no fabrico dos carros e que está dependente do saber de quem os fabrica ou os fabricou. João Teodósio Silva, o único abegão que encontramos a exercer atividade no Algarve, não tem nem formou nenhum aprendiz, deixando o ofício de abegão órfão; o fim de ambos será uma só e a mesma coisa, extinguindo-se a prática da construção tradicional de carros no Algarve. Restará apenas a memória do ofício e dos objetos que advinham do mesmo. Tornam-se, assim, as carretas e os carros de besta, o vestígio material de um tempo cuja cultura se transfigurou com a celeridade do progresso.

III. Glossário

Aguilhada: *Vara comprida com ferrão na ponta, us. para picar os bois, guiando-os ou estimulando-os no trabalho*⁴⁶⁴. No Algarve encontramos o termo *ferrão* usado com o mesmo sentido⁴⁶⁵.

Agulha: Ver *cadeias*. Expressão local que nomeia as peças que atravessam simultaneamente a vara e os limões. Também são conhecidas como *taleiras*⁴⁶⁶.

Aparelhar: Etapa da construção de uma roda raiada que consiste no debaste do excesso de madeira das *pinas* para que estás fiquem alinhadas com o *calço*⁴⁶⁷.

Aranha: Em Portugal, chama-se aranha a dois tipos de carros⁴⁶⁸. Um deles é o *tipo de carro americano com quatro rodas de igual diâmetro, de raios e pinas estreitas, às vezes extremamente estreitas e frágeis*⁴⁶⁹, chamado de *Buggy* ou *Surrey* nos Estados Unidos⁴⁷⁰. Por outro lado, existe o carro que nos Estados Unidos se chama *Sulky* que é de duas rodas e muito leve⁴⁷¹. Estes *carros são de luxo por causa da sua fragilidade que lhe limita os passeios nos caminhos do campo*⁴⁷².

No Algarve, encontramos sempre o termo aranha associado a um carro de duas rodas e cangalho fixo, com lotação para o máximo de três pessoas, sendo o condutor um dos passageiros. Era mais rápido e leve que a charrete e estava normalmente associado a classes abastados para as suas deslocações. Segundo os painéis informativos do Museu do Traje de São Brás de Alportel, *muitas vezes tinham atrás um lugar para o criado, um jovem rapaz que saltava para segurar o animal a cada paragem*⁴⁷³.

⁴⁶⁴ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 363.

⁴⁶⁵ Cf. MARTINS, Manuel da Ascensão (2019) - *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*.

⁴⁶⁶ Cf. BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*.p. 237 e GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 44.

⁴⁶⁷ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

⁴⁶⁸ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 22

⁴⁶⁹ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 22

⁴⁷⁰ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 22

⁴⁷¹ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 64.

⁴⁷² RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 64

⁴⁷³ Legenda informativa da *Aranha* no Museu do Traje de São Brás de Alportel a 21 de Julho de 2019.

Arreatas: *Correia ou corda com que se levam ou se prendem as bestas*⁴⁷⁴. No Algarve encontramos o uso deste termo como sinónimo de *rédeas*⁴⁷⁵.

Barrigueira: É uma *peça de arreio que prende a sela ao cavalo, que consiste numa espécie de cinta que envolve a barriga do animal; cilha*⁴⁷⁶. No Algarve as barrigueiras são de corda ou de couro. Seriam comuns as barrigueiras em corda de pita tingidas de várias cores.

Batedor: O mesmo que batente⁴⁷⁷. Parte do eixo entre a manga ligeiramente cónica, segundo António Barbosa, desempenha a mesma função que o *borlandão* nos eixos de madeira, isto é, evita que a roda encoste ao leito⁴⁷⁸ (Ilustração 20).

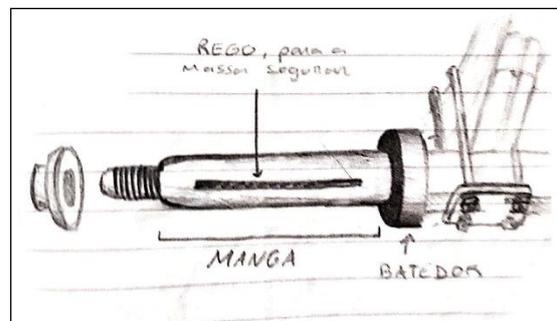


Ilustração 20 - Pormenor de eixo, Daniel Cardeira, 2019.

Bitola: Também chamado de *sêta*⁴⁷⁹. Instrumento de metal usado para obter o ângulo correto para os furos no cubo que recebem as espigas, de modo a que os raios fiquem com devida inclinação⁴⁸⁰. António Barbosa detalha o seu uso, *Para que todos os raios mantenham a mesma inclinação, à maneira que eles se vão enraizando, vai-se, com uma régua assente na bôca da maça, e com uma bitola que corre ao comprido desta régua, acertando a sua inclinação*⁴⁸¹.

⁴⁷⁴ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 363.

⁴⁷⁵ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva, José Gonçalves e Manuel da Ascensão Martins informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁴⁷⁶ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1166.

⁴⁷⁷ Cf. BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*.p. 239.

⁴⁷⁸ Cf. BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*.p. 239.

⁴⁷⁹ Cf. ANTÓNIO, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020*. Desconhecemos a grafia deste termo por isso escrevemos como se pronuncia.

⁴⁸⁰ Cf. SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

⁴⁸¹ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*.p. 241.

Boquilha: O aro metálico mais largo que cinge o cubo e cobre a *porca do eixo*. Descrito por António Barbosa da seguinte forma: *As boquilhas excedem o comprimento da maça, para fora, e não são em superfície cilíndrica; são com feitio que se obteria encurvando, se me é permitido dizer assim, a geratriz dum tronco de cone (...)*⁴⁸².

Bornil: O mesmo que *molim*.

Breque: Carro de cavalos de quatro rodas que possui inúmeros modelos⁴⁸³. Segundo José Hipólito é um carro com vários usos que terá surgido *na segunda metade do século XIX em Inglaterra, destinado, inicialmente, ao transporte de caçadores*⁴⁸⁴. O mesmo autor destaca dois modelos usados em Portugal, o *breque campeiro* no Alentejo, de construção local, muito robusto e puxado por uma parelha e o *breque saloio* também de construção local, que *podia ser puxado por um só cavalo*⁴⁸⁵.

Brincos: Jaz que se pendura no *cabresto* para decorar a besta. É fabricado com serapilheira e lã colorida⁴⁸⁶. Costumam apresentar-se com cores saturadas, nomeadamente, vermelho, azul, amarelo e branco.

Brocha: O mesmo que *broucha*⁴⁸⁷. Pode ter como aceção um *pedaço de corda com que nos carros de bois, se amarram os fueiros, quando a carga é pesada*⁴⁸⁸. Contudo, no Algarve refere-se a *correia de couro cru que passa sobre o pescoço do boi, cingindo-o, e se prende pelas extremidades aos canzís da canga; barbela*⁴⁸⁹. Na atrelagem de equídeos a brocha prende-se à extremidade do molim, pode ser de couro ou de corda.

⁴⁸² BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. pp. 240-241.

⁴⁸³ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 13.

⁴⁸⁴ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 13.

⁴⁸⁵ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 14.

⁴⁸⁶ Cf. FERNANDES, José Caetano, FERNANDES, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*.

⁴⁸⁷ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 92.

⁴⁸⁸ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1477.

⁴⁸⁹ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1477.

Bucha: Rafael Bluteau chama esta peça de *buxo* e explica-a como *parte de huma roda de coche*⁴⁹⁰ que é o *ferro, que cerca por dentro com o buraco*⁴⁹¹. Contudo, António Barbosa é mais preciso ao defini-la como um *tubo de ferro fundido, com o comprimento da manga, embutido na maça*⁴⁹².

Burra: *Fêmea do burro; asna*⁴⁹³. Na oficina do abegão é a peça sobre a qual se coloca a roda para a enferrar⁴⁹⁴. José Raposo chama burra ao suporte em que se põe a roda em cima para apertar os aros⁴⁹⁵.

Cabeçalha: O mesmo que *cabeçalho*.

Cabeçalho: No dicionário de Rafael Bluteau está grafado cabeçalha e o autor explica que é um pau cumprido que começa no princípio do leito do carro à cabeça dos bois⁴⁹⁶. Este sentido perdurou até aos dias de hoje sendo definido como *peça dianteira dos carros de tracção animal e das carroças, à qual se prendem pela cabeça ou pescoço os animais e pela qual o movimento destes é transmitido ao veículo*⁴⁹⁷. **Vara** é sinónimo de cabeçalho.

Cabresto: *Arreio de corda ou couro que é uma espécie de cabeçada ou buçal sem freio ou embocadura e que serve para prender o animal à estrebaria, estacionamento etc, ou para controlar a sua marcha*⁴⁹⁸. O cabresto é um arreio indispensável a quem lida com bestas e por isso quem trabalha com estes animais consegue improvisar cabrestos de corda quando necessário⁴⁹⁹. Os cabrestos artesanais

⁴⁹⁰ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 362.

⁴⁹¹ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 353.

⁴⁹² BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 243.

⁴⁹³ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1523.

⁴⁹⁴ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

⁴⁹⁵ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal*. p. 102.

⁴⁹⁶ Cf. BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 10.

⁴⁹⁷ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1549.

⁴⁹⁸ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1563.

⁴⁹⁹ Manuel da Ascensão Martins mostrou-nos na Q.D.A. em Novembro de 2019 como se fazia um cabresto a partir de uma corda vulgar.

são feitos em couro e metal; em meados do século XX eram decorados com bordados, lãs coloridas e pelos de texugo⁵⁰⁰.

Cadeias: Nos carros de bois são as quatro peças que atravessam o cabeçalho e que constituem o *esqueleto* do leito do carro⁵⁰¹. Nos carros de besta as peças equivalentes serão as agulhas.

Caixa: Parte do carro de besta que corresponde ao leito quando este é fechado por taipais ou/e por um toldo.

Calço: O mesmo que *ferro*⁵⁰² ou *chapa*⁵⁰³ ou *aro*. Calço é a expressão usada por João Teodósio Silva para se referir ao aro metálico que cinge as pinas⁵⁰⁴.

Caldeira: Termo que quando aplicado aos carros de besta se refere a um recipiente metálico que se transportava pendurado no eixo do carro de forma a poder dar água ao animal sempre que necessário⁵⁰⁵.

Caleche: Em Portugal, **Caleça**, é um tipo de carro puxado por cavalos, com origem na Alemanha e na Polónia entre os séculos XVIII e XIX⁵⁰⁶. É puxado por uma parelha e caracteriza-se por ter uma caixa cumprida e arredondada com dois lugares principais e mais dois suplementares à frente⁵⁰⁷. A cobertura em alguns modelos é móvel para a frente e para trás enquanto outras têm tejadilho fixo com cortinas ou armação envidraçada⁵⁰⁸.

⁵⁰⁰ Cf. **FERNANDES**, José Caetano, **FERNANDES**, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*.

⁵⁰¹ Cf. **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 24.

⁵⁰² Cf. **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 242.

⁵⁰³ Cf. **ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tracção animal no concelho de Tavira*. p. 70.

⁵⁰⁴ **SILVA**, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

⁵⁰⁵ Cf. Conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁵⁰⁶ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 22

⁵⁰⁷ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* pp. 22 – 23.

⁵⁰⁸ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* pp. 22 – 24.

Canga: O mesmo que *juço*. *Peça de madeira us. para prender junta de bois a carro ou arado*⁵⁰⁹.

Cangalho: *Pequena canga em carro movido por um só animal*⁵¹⁰. Pode ser em madeira ou ferro.

Cangalho fixo: Cangalho fixo aos varais do carro. É a forma mais comum que encontramos no Algarve.

Canzil: Peças usadas nos jugos de trave, são *hastes de madeira com um ou dois entalhes inclinados em forma de gancho*⁵¹¹ que se enfiam na canga ou no cangalho. Servem, juntamente com as *correias que neles se prendem, para manter o jugo no seu lugar, de cada lado do pescoço*⁵¹² do animal.

Canzileira: Ferragem no topo do cangalho por onde passam os canzils. Esta ferragem possui dois ganchinhos na extremidade por onde passam as *arreatas*⁵¹³.

Carreta: Segundo Raphael Bluteau é um *carro com rodas grandes a modo de sege*⁵¹⁴ que se usa no Alentejo. Galhano diferencia-a como *carreta alentejana e algarvia*, inserindo-a no tipo de carro de bois de leito retangular que difere do *carro chião* pelas rodas raiadas, o eixo fixo, as dimensões menores e menos robustas e a vara que se prolonga para trás do leito⁵¹⁵. É tracionada por uma junta de bois ou uma parelha de gado muar, dependendo da canga que lhe era atrelada⁵¹⁶. Contudo, segundo os abegões locais, a carreta, mais robusta, é sempre puxada por bovinos e o carro de parelha por muares.

⁵⁰⁹ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1712.

⁵¹⁰ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1713.

⁵¹¹ ALHANO, Fernando, OLIVEIRA, Ernesto Veiga de Oliveira, PEREIRA, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 11.

⁵¹² GALHANO, Fernando, OLIVEIRA, Ernesto Veiga de Oliveira, PEREIRA, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atragem dos Bois em Portugal*. p. 11.

⁵¹³ Cf. SILVA, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019...*

⁵¹⁴ BLUTEAU, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino...* Vol. 2. p. 165.

⁵¹⁵ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p.42.

⁵¹⁶ Cf. CORREIA, Vergílio (1917) – *O Carro Rural Português*. p. 204.

Carrinha: Tomaz Cabreira descreve o veículo usado para o transporte de passageiros no barlavento algarvio como *um curioso carro regional, a carrinha, que é uma carruagem de cortinas, montada sobre um eixo com duas rodas, puxada por um pequeno cavalo, que trota infatigavelmente. A carrinha não tem travão e é sempre conduzida por um cocheiro habilíssimo, que está dentro do carro ao lado dos passageiros*⁵¹⁷. O abegão João Teodósio deu-nos um entendimento mais geral do termo *carrinha*, identificando-o como sinónimo de *carro de passeio*, ou seja, para o transporte de passageiros. Por outro lado, o abegão Virgílio Canelas António chamou carrinha aos carros de besta de uso comum. No Alentejo (Mértola) também encontramos referência a *carrinha* como carro de besta puxado por um só animal em depoimentos prestados por locais⁵¹⁸.

Carrinha de Portimão: também chamada de *carrinha da Praia da Rocha* é um veículo de tração animal de duas rodas, usado em Portimão até meados dos anos 80 do século XX⁵¹⁹, para fazer a ligação entre a estação ferroviária e a Praia da Rocha: *os banhistas negociavam o preço da viagem ou aguardavam com impaciência que a carrinha, com lotação para seis pessoas, os conduzisse ao imenso areal*⁵²⁰. Na Carrinha de Portimão, a atrelagem é feita através do sistema de coleira, diferente do sistema de molim que encontramos na maioria dos carros de besta tradicionais usados no Algarve.

Carro: Bluteau define carro como *Carruagem de carga tirada por boys* e acrescenta os seus vários constituintes. Morais Silva define-o de forma mais ampla, como instrumento de carga composto por *rodas, leito apeiro, &c. e tirado por bois ou cavallos*⁵²¹. Num sentido mais atual, mas igualmente abrangente, a *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, define carro como: *Qualquer meio de transporte de rodas,*

⁵¹⁷ **CABREIRA**, Tomás (1918) – *O Algarve Económico*. Lisboa: Imprensa Libanio da Silva. p. 5.

⁵¹⁸ Informação dada por Francisco Cadeira e Catarina Marques que nasceram e cresceram na freguesia de Corte do Pinto, no concelho de Mértola.

⁵¹⁹ Cf. **GAMEIRO**, José, **RAMOS**, Ana (2015) – Portimão - *O desafio museológico entre turismo e património*. p. 71.

⁵²⁰ **MARQUES**, Maria da Graça Maia, **VENTURA**, Maria da Graça Mateus (1993) – Portimão. p. 113.

⁵²¹ **SILVA**, Antônio de Morais (1789) – *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau...* p. 239.

*destinado ao transporte de pessoas ou coisas (...)*⁵²². Apesar de carro ser hoje sinónimo de automóvel, o vocábulo continua a ser usado e preferido a outros termos por quem ainda faz e trabalha com carros de besta no Algarve.

Carro Chião: Carro de bois de leito retangular de duas rodas usado no Alentejo que se caracterizava pelo eixo móvel e as rodas de miúdo e cambas⁵²³. Conhecido também por *carro manchego*, *macho*⁵²⁴ ou *cantadoiro*⁵²⁵. Graças à sua construção pesada e sólida suportava grandes cargas, assim como o seu rodado, de *estrutura antiquada*⁵²⁶, lhe permitia avançar por entre caminhos *escabrosos*⁵²⁷. O *Movimento custoso e demorado, que produz uma chiadeira dolente e aguda, quando caminha vagaroso, vergando ao peso do carreguio*⁵²⁸ justifica o nome chião ou cantadoiro. Com base na descrição de Silva Picão imaginamos que em tempos tenha tido uma presença marcante na paisagem sonora: *A cantarela característica e inconfundível, que se ouve de muito longe, sobretudo à noite e de madrugada, em sons penetrantes, de sugestiva melancolia*⁵²⁹.

Carro da água: ou *Carro d'água*. Nome regional que designa um carro adaptado ao transporte de água, seja em cântaros ou em recipientes como barris e pipas.

Carro da pipa: Carro com o leito adaptado a um recipiente para o transporte de água. Este termo também pode designar carros adaptados ao transporte de outros resíduos, nomeadamente dejetos⁵³⁰.

⁵²² S.A., 196?, p. 26

⁵²³ Cf. GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 42.

⁵²⁴ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 42.

⁵²⁵ CORREIA, Vergílio (1917) – *O Carro Rural Português*. p. 205.

⁵²⁶ PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 221.

⁵²⁷ PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 220.

⁵²⁸ PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 221.

⁵²⁹ PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 221.

⁵³⁰ Cf. Conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

Carro de besta: No Algarve e Alentejo refere-se a qualquer veículo de tração animal de duas rodas puxado por equídeos, sobretudo por muares.

Carro de besta de uso comum: Veículo de duas rodas, de tração muar ou asinina, tirado por um só animal. Foi um modelo de carro largamente usado no Algarve

Carro de bois: Veículo de tração animal tirado por bois comumente usado para transportar cargas e auxiliar trabalhos agrícolas.

Carro de Capoeira: O mesmo que carro de canudo. Carro que possui um toldo semicilíndrico sob o leito. Esta cobertura pode ser móvel ou fixa⁵³¹.

Carro de fretes: Nome dado aos carros alugados para o transporte de passageiros ou de mercadorias⁵³².

Carro de fueiro de volta: Carro de besta, tracionado por um ou dois animais, cujos fueiros possuem uma ligeira curvatura. Ver *fueiro de volta*.

Carro de Mula: veículo de tração animal de duas rodas tirado por gado muar. Por vezes, mas menos comum, aplica-se o sinónimo *Carro de Machos*.

Carro de parelha: Carro tracionado por parelha de equinos.

Carro de varais: Veículo de tração animal, de duas rodas, tirado por um só animal através dos respetivos varais.

Carro do Azeite: ou aranha do azeite. Veículo de tração animal com um recipiente adaptado para o transporte de azeite. Diferente deste é o *Carro do azeiteiro* que faz a venda itinerante de produtos como azeite, óleos e sabão⁵³³.

Carro dos cântaros: Carro de besta com o leito adaptado ao transporte de cântaros.

⁵³¹ Cf. CHAVES, Luís (1958) – *Os transportes populares em Portugal...* p. 24.

⁵³² Cf. Conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁵³³ Cf. Conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

Carro dos mortos: Também designado de carreta dos mortos. É o carro que transportava os defuntos do local de velório para o local de enterro.

Carroça: Segundo Raphael Bluteau, *Tomase muitas vezes por coche*⁵³⁴. Contudo, pode referir-se a uma *carroça de acarretar cumprida e com grades levantadas de uma, & outra banda, para terem mão na carga*⁵³⁵. Na *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* é esclarecido que caiu em desuso o significado enquanto carro de luxo e coche. Na mesma Enciclopédia, e noutro sentido, é descrita como *carro grosseiro com taipais para transporte*⁵³⁶. Apesar de comumente se reconhecer *carroça* como sinónimo de carro de besta, este ainda é lembrado no Algarve como um termo pouco usado ou com sentido pejorativo, para se referir a veículos velhos, pouco cuidados e lentos.

Carruagem: Segundo Raphael Bluteau é um termo geral que nomeia uma série de tipologias diferentes de veículos de tração animal como carros, coches, liteiras e seges⁵³⁷. Dicionários mais recentes referem carruagem como *veículo de quatro rodas sobre molas, de tracção animal, para transporte de passageiros*⁵³⁸. No glossário do Museu dos Coches define-se carruagem como um tipo de veículo com origem em Inglaterra, no século XVIII, e que se caracteriza pela segurança da condução e o conforto pois o banco do cocheiro está elevado, possui lanternas, a caixa está suspensa por correias curtas e molas de aço em forma de C⁵³⁹. No terreno ouvimos várias vezes a expressão carruagem como sinónimo de veículos de tração animal mais elaborados para transporte de passageiros e como contraponto aos carros feitos em oficinas regionais.

Castelo: Parte da canga que juntamente com o tamoeiro prende esta à cabeçalha⁵⁴⁰.

⁵³⁴ BLUTEAU, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino...* Vol 2. p. 165.

⁵³⁵ BLUTEAU, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino...* Vol 2. p. 165.

⁵³⁶ S.A. (196?) – *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. p. 32.

⁵³⁷ BLUTEAU, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino...* Vol 2. p. 165.

⁵³⁸ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. p. 1822.

⁵³⁹ Cf. BESSONE, Silvana coord. (2004) – *Museu nacional dos coches, anexo de Vila Viçosa, guia*. p. 56.

Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* pp.91 -92.

Char-à-banc: Em português **Charrabã**, é um tipo de carro de cavalos com origem em França, no século XIX⁵⁴¹. É um carro para transporte de muitos passageiros, que originalmente seria destinado aos serviços do campo como o transporte de caçadores⁵⁴².

Charrete: Modelo de carro de cavalos que surgiu em Inglaterra no fim do século XIX⁵⁴³. Caracteriza-se por ser um veículo de duas rodas tracionado por um só cavalo⁵⁴⁴. Os painéis laterais funcionam como guarda-lamas e possui inúmeras variedades de suspensões que obedecem ao princípio de que os varais não ligam diretamente à caixa⁵⁴⁵.

As charretes produzidas no Algarve vão, em parte, ao encontro das apresentadas por José Hipólito Raposo tendo, no entanto, algumas diferenças como o facto de os varais ligarem diretamente aos limões, a suspensão usada e o calço da roda, que é sempre em metal.

Chavelha: *Nos carros de boi, cunha que se introduz no cabeçalho para os prender à canga*⁵⁴⁶ e, por extensão, *qualquer peça com função análoga*⁵⁴⁷.

Chaveta: *Peça de ferro que, na extremidade do eixo, serve para fixar a roda*⁵⁴⁸. O mesmo que a torneja de António Barbosa que, segundo o mesmo, se coloca na ponta externa da roda para que esta não saia da manga.

Chedeiro: Segundo Galhano, juntamente com o rodado, é uma das duas partes que constitui o carro de bois⁵⁴⁹. É formado pelo cabeçalho e pelo *leito* ou *estrado*⁵⁵⁰.

⁵⁴¹ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 19.

⁵⁴² Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 19.

⁵⁴³ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 50.

⁵⁴⁴ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 50.

⁵⁴⁵ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 50.

⁵⁴⁶ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1995.

⁵⁴⁷ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1995.

⁵⁴⁸ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1994.

⁵⁴⁹ Cf. **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 20.

⁵⁵⁰ Galhano. P20.

Churrião: Modelo de veículo rural de duas rodas utilizado no sul do país para transporte de passageiros. Rafael Bluteau indica-nos que é um carro de duas rodas usado no campo, puxado por bois com *caixa de coche* sobre o leito⁵⁵¹. Teria assentos para sete ou oito pessoas⁵⁵².

No início do século XX, Silva Picão descreve um carro puxado por parelha de muares, *mais usado pelos lavradores e suas famílias, do que por gente de outras classes*⁵⁵³. Possui o leito fechado por um tejadilho em tecido como uma *barraca permanente e luxuosa, em forma de canudo*⁵⁵⁴. Segundo o mesmo autor, no Alentejo, o exterior destes carros era pintado com cores berrantes - verde azul encarnado e amarelo. No interior *é forrado e decorado com estofos, bordas, guarnições e cortinados de junta e outros artefactos, de maior ou menor custo, segundo o gosto ou os meios do possuidor*⁵⁵⁵. Os passageiros vão encostados e não sentados pois o churrião não possui bancos, mas sim almofadas presas às *enfueiraduras*. No churrião não seria comum existir suspensão e por isso dizia-se de forma picaresca que tem *molares de azinho*⁵⁵⁶. Contudo, no M.T.S.B.A. e na obra de José Hipólito Raposo⁵⁵⁷, verificamos modelos com suspensão de molas, comodidade que depreendemos ter sido introduzida no decorrer do século XX.

Apesar de Silva Picão o referir com um carro de parelha, temos conhecimento de que também poderia ser adaptado a uma só besta, como pudemos verificar na obra de José Hipólito Raposo⁵⁵⁸ e no exemplar do Museu Nacional dos Coches, que possui varais com o cangalho fixo aos mesmos⁵⁵⁹.

⁵⁵¹ Cf. **BLUTEAU**, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino...* Vol 2. p. 305.

⁵⁵² Cf. **BLUTEAU**, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino...* Vol 2. p. 305.

⁵⁵³ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 223.

⁵⁵⁴ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 223.

⁵⁵⁵ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 223.

⁵⁵⁶ **PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. p. 223.

⁵⁵⁷ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 93.

⁵⁵⁸ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 93.

⁵⁵⁹ Cf. **BESSONE**, Silvana coord. (2004) – *Museu nacional dos coches, anexo de Vila Viçosa, guia*. p. 30.

Cinta: Aro metálico que cinge o cubo. Cada cubo possui três cintas. Em Tavira, a maior das cintas é conhecida por argolão⁵⁶⁰. Segundo António Barbosa estas *destinam-se as cintas a evitar que o aperto das espigas dos raios rebente a maça*⁵⁶¹ informação corroborada por João Teodósio Silva⁵⁶².

Comporta: Painel amovível que, juntamente com os *taipais*, fecha a caixa dos carros de besta. No Algarve é comum a comporta traseira apresentar desenhos ou as iniciais do nome do proprietário.

Contra fueiro: Fueiro metálico ou de madeira que alguns carros apresentam. Estes podem ser curvos ou maiores que os restantes fueiros e estão presos aos travessões e aos tendões.

Cubo: Também chamado de *maça* ou *cuvo*⁵⁶³. Segundo Rafael Bluteau *é pau que entra no eixo da roda. É coberto por quatro arcos de ferro e por dentro tem dois casquilhos mesmo*⁵⁶⁴. A aceção é igual à que temos atualmente e pouco difere da dos cubos que encontramos que possuem os três aros de ferros (*cintas* e *boquilha*), mas envés dos dois casquilhos possuem a *bucha*. O termo *maça* foi usado por João Teodósio Silva⁵⁶⁵ várias vezes, assim como é referido por António Barbosa⁵⁶⁶ e Fernando Galhano⁵⁶⁷.

Descanso: Peça colocada na vara de forma a suportar o carro horizontalmente quando este está parado. Um carro de besta pode ter vários descansos, dois, um em cada *varal*, mais dois nas traseiras, presos à *vara*.

⁵⁶⁰ Cf. ESTEVES, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tracção animal no concelho de Tavira*. p. 126.

⁵⁶¹ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 240.

⁵⁶² Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

⁵⁶³ Cf. ESTEVES, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tracção animal no concelho de Tavira*. p. 126.

⁵⁶⁴ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 627.

⁵⁶⁵ SILVA, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

⁵⁶⁶ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 240.

⁵⁶⁷ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 44.

Eixo: Peça de madeira ou metal *em cujos pontos extremos são fixados rodas de um veículo ou de outra máquina*⁵⁶⁸. O eixo pode ser móvel ou fixo: é **móvel** quando é fixo às rodas e gira juntamente com as mesmas e é **fixo** quando firmado ao leito do carro e as rodas giram em torno dele.

Encosto: almofada longa que se coloca junto ao molim para que este não descaia nem magoe a besta.

Enferrar: O mesmo que *ferração*⁵⁶⁹ ou Calçar a roda⁵⁷⁰. Etapa da construção de uma roda raiada em que se coloca o **calço** na parte exterior das pinas⁵⁷¹.

Enfustar: Etapa da construção de uma roda raiada que consiste na colocação das espigas dos raios nas pinas⁵⁷².

Enraiar: *Prover (roda) de raio(s)*⁵⁷³. Etapa da construção de uma roda raiada que consiste em colocar os raios no cubo.

Enxó: Ferramenta de carpinteiro usado para desbastar madeira, é composto por uma chapa cortante e um cabo de madeira curto e curvo⁵⁷⁴.

Espetão: ferro fino com a forma de gancho e com uma argola que se usa quando se enferra a roda ou se dá o aperto ao calço de forma a manter o calço alinhado com a roda.⁵⁷⁵

⁵⁶⁸ Cf. **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 3174.

⁵⁶⁹ **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 242

⁵⁷⁰ Expressão usada por João Teodósio Silva mas não ficou registada nas entrevistas.

⁵⁷¹ Cf. **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 242.

⁵⁷² Cf. **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 241.

⁵⁷³ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 3318.

⁵⁷⁴ Cf. **SILVA**, António de Morais (1789) – *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado...* Vol. 1. p. 520.

⁵⁷⁵ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*

Espiga: Extremidades dos raios trabalhadas de forma a encaixar no cubo e nas respetivas pinas⁵⁷⁶ (Ilustração 21).

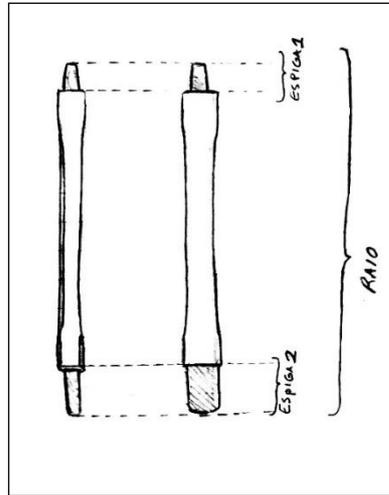


Ilustração 21 - Raio e as respetivas espigas. Daniel Carneira, 2019.

Ésse: ferro em forma de *ésse* que se encontra entre as ferragens dos travessões e os fueiros ou contra-fueiros.

Estrado: Pode significar o mesmo que *leito* mas também se usa para referir às tábuas de madeira que cobrem a vara e as agulhas. Espaço no carro onde se coloca a carga.

Estribo: Peça metálica que serve como ponto de apoio ao pé do cocheiro ou dos passageiros ao subir para o carro. Nos carros de besta o mais comum é encontrar o estribo aparafusado ao varal direito.

Ferragem: *Qualquer peça de ferro ou outro metal comum us. para compor diversas estruturas ou objectos, servindo para o seu funcionamento ou simplesmente como adorno*⁵⁷⁷. Também se pode referir especificamente ao **calço**.

⁵⁷⁶ Cf. **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*.p. 241.

⁵⁷⁷ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 3817.

Ferrão: Ver *aguilhada*.

Formão: Segundo António de Morais Silva é uma ferramenta usada em carpintaria e marcenaria que consiste numa lâmina de ferro com corte num extremo e um cabo no outro⁵⁷⁸.

Fueiro: Rafael Bluteau descreve-nos os fueiros como *paos empinados para riba, nas bordas do leito do caro, para terem maõ na carga*⁵⁷⁹. Os fueiros encaixam-se nos limões e podem ser paus compridos toscamente trabalhados ou peças rigorosamente lavradas e decoradas que apoiam os taipais e são encimadas por tendais. Os fueiros podem-se apresentar em madeira ou em metal.

Fueiro de volta: Tipo de fueiro curvo usado em alguns carros de besta por lhes conferir maior resistência e capacidade de carga⁵⁸⁰.

Galera: Carro de quatro rodas raiadas tracionado geralmente por cavalos ou muares. A exceção ocorre em *áreas rurais mais ou menos planas e de agricultura extensiva, do centro e sul do País, a ele se atrelaram bois*⁵⁸¹. O jogo dianteiro deste veículo é móvel e o mesmo terá surgido da junção de dois carros de duas rodas. Também encontramos o termo galera como *carroça para o transporte de bombeiros em serviço de incendio*⁵⁸².

Ganchinhos: Ganchos na ferragem do cangalho por onde passam as rédeas.

Ganchorro: Peça que, nos carros para transporte de passageiros, une os feixes de molas laterais ao feixe de molas traseiro. Na carroça poveira chama-se a estas peças de *brincos*⁵⁸³.

⁵⁷⁸ Cf. SILVA, António de Morais (1789) – *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado...* Vol. 2. p. 48.

⁵⁷⁹ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. Vol. 4. p. 223.

⁵⁸⁰ Cf. Conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁵⁸¹ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 114.

⁵⁸² HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7072.

⁵⁸³ SANTOS, Maia do (2001) – *A carroça poveira*. p. 105.

Guarda-lamas: Tem o mesmo significado que *para-lamas*⁵⁸⁴; É um anteparo sobre as rodas do veículo, que nos carros é normalmente constituído por várias peças de madeira paralelas, e que serve para *proteção contra os respingos de água e lama ou detritos*⁵⁸⁵.

Jugo: Ver *canga*.

Leito: O leito ou estrado do carro são o conjunto de peças que assentam no rodado do carro. Segundo Rafael Bluteau o leito pode ser fechado se levar tábuas ou aberto se levar uns paus chamados de *sotacadeas*⁵⁸⁶. António de Moraes Silva é mais claro ao definir o leito ou mesa como a *armação, em que se põe a carga*⁵⁸⁷ do carro.

Limão: Os carros de besta possuem dois limões que António Silva Barbosa descreve como *duas peças que ficam situadas no leito, segundo o comprimento deste, lateralmente*⁵⁸⁸ formando o limite do carro *no sentido transversal. Em cada limão há quatro furos, onde entram as pontas das taleiras*⁵⁸⁹. Os dois limões têm a função das *mesas*, peças equivalentes nos carros de bois⁵⁹⁰.

Limão de Peito: Nome dado aos limões que *são um pouco mais altos a meio do seu comprimento, e é na maior altura que está fixado, por meio dum parafuso, o eixo de madeira*⁵⁹¹. Usam-se quando os carros não possuem molas e por isso são chamados de forma picaresca de *molas de azinho*⁵⁹².

⁵⁸⁴ Cf. HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 6089.

⁵⁸⁵ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 6089.

⁵⁸⁶ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 74.

⁵⁸⁷ SILVA, António de Moraes (1789) – *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. p. 213. Vol. 2.

⁵⁸⁸ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 237.

⁵⁸⁹ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 237.

⁵⁹⁰ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 44.

⁵⁹¹ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 44.

⁵⁹² PICÃO, José da Silva (1983) – *Através dos Campos...* p. 223.

Linha de fundo: Cabo de ferro que atravessa ambos os limões; tem como fim reforçar a estrutura da base do leito. Um carro costuma ter uma ou duas linhas de fundo mas existem carros sem esta peça⁵⁹³.

Maça: ver **cubo**.

Maceta: É definido como *martelo de cabo curto e cabeça troncocónica ou de paralelepípedo e pequeno instrumento para bater, golpear; pequeno maço, macete*⁵⁹⁴. Na oficina de João Teodósio Silva designa uma ferramenta semelhante ao **malho**, mas menor.

Maço: *Ferramenta na forma de um paralelepípedo, de madeira ou ferro, munida de cabo, como martelo, para bater em escopro, goiva formão ou ferramenta similar para trabalhos em madeira ou pedra*⁵⁹⁵. Na oficina de João Teodósio Silva o maço é em madeira e é usado quando se enraia e enfusta⁵⁹⁶.

Malho: Também chamado de **malha** é um *grande martelo, de cabeça pesada, sem unhas nem orelhas, próprio para bater o ferro e que, para mais fácil manejo, se pega com ambas as mãos*⁵⁹⁷. Na oficina de João Teodósio Silva é usado para apertar a **bucha**⁵⁹⁸.

Manga: Parte ligeiramente cónica do eixo que recebe a bucha. Como explica António Barbosa, *as mangas são redondas, cilíndricas, algo cónicas, isto é, com as extremidades mais delgadas do que as raízes das mesmas*⁵⁹⁹ (Ilustração 20).

⁵⁹³ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva no âmbito do estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁵⁹⁴ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 5156.

⁵⁹⁵ Cf. **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 5162.

⁵⁹⁶ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva no âmbito do estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁵⁹⁷ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 5213.

⁵⁹⁸ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva no âmbito do estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁵⁹⁹ **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 241.

Marreta: *Pequeno marrão, de cabo comprido*⁶⁰⁰. Martelo de metal com o cabo em madeira usado para colocar a bucha ou quando se enferra⁶⁰¹.

Milord: Chamado de **Victoria** no Reino Unido e nos Estados Unidos é um carro de cavalos criado na primeira metade do século XIX⁶⁰². É um veículo confortável, de quatro rodas, para dois passageiros, que possui uma capota de baixar e levantar⁶⁰³. Geralmente é puxado por uma parelha mas existem modelos mais pequenos puxados por um só animal que em Portugal se chamam *vitória*⁶⁰⁴.

Moço: Gancho que alguns cangalhos possuem e que servem, entre outras coisas, para pendurar a gorpelha⁶⁰⁵ e a cevadeira⁶⁰⁶ para dar de comer às bestas⁶⁰⁷.

Molas: *Nos veículos, feixe de lâminas metálicas sobrepostas, cuja função é suportar o peso da carroçaria e amortecer as trepidações das rodas provocadas por provocadas pelas irregularidades do pavimento*⁶⁰⁸. João Teodósio Silva chama a cada um dos feixes de lâminas *feixes de molas*⁶⁰⁹.

Molim: Termo regional que também é pronunciado em algumas zonas do Algarve como *malhim* é o mesmo que *coleira de duplo rolo ou coxim, com um cavado almofadado onde se poussa o jugo*⁶¹⁰. Faz parte do sistema de atrelagem típico *das províncias do Alentejo e Algarve*. Na sua forma mais simples, usada geralmente para trabalhos agrícolas, chama-se de *monilha*⁶¹¹. A sua estrutura é feita com palha de

⁶⁰⁰ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1318.

⁶⁰¹ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

⁶⁰² Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 36.

⁶⁰³ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* pp. 66 – 37.

⁶⁰⁴ Cf. RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 37.

⁶⁰⁵ Saco em empreita de palma ou esparto.

⁶⁰⁶ Localmente pronuncia-se como *sovadeira*. É um saco em empreita ou esparto que se pendura ao pescoço das bestas para as alimentar.

⁶⁰⁷ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva entre os meses de Maio de 2019 e Janeiro de 2020.

⁶⁰⁸ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 5571.

⁶⁰⁹ Cf. Conversas informais com João Teodósio Silva no âmbito do estágio profissional na Q.D.A. entre maio de 2019 e janeiro de 2020.

⁶¹⁰ PEREIRA, Benjamim (1996) – *Alfaias agrícolas*. p.188.

⁶¹¹ Cf. VARZEANO, José (2012) – *Molim e monilha*.

centeio, sarapilheira e couro, na sua decoração pode constar espelhos, lãs coloridas, pelos de animais como cavalo e texugo e vidros coloridos⁶¹².

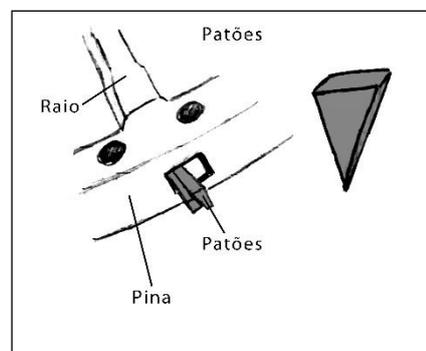
Parafuso do calço: Segundo João Teodósio Silva *a pina tem um parafuso que apanha o calço na parte de fora e é apertada na parte de dentro com uma porca*⁶¹³. Cada pina tem um parafuso do calço, sendo que uma roda tem um total de sete parafusos.

Parapeito: O leito de alguns carros para o transporte de passageiros tem, na sua parte frontal, o parapeito.

Passador: Cada pina tem quatro passadores, são cravados na parte posterior da pina com uma anilha batida⁶¹⁴.

Patão: Cunha de madeira usada para encaixar entre os raios e as pinas para que estes fiquem firmes⁶¹⁵. (Ilustração 22).

Ilustração 22 - Patões. Daniel Carneira, 2019.



Pé-de-galo: Peça em metal que une ao feixe de molas traseiro ao leito do carro. Na carroça poveira a peça equivalente é chamada de *pé-de-galinha*⁶¹⁶.

Perne: Peça metálica feita na forja com duas cabeças nas extremidades de forma a unir e fixar partes de um objeto. Assemelha-se a um prego com cabeça em ambas as extremidades.

⁶¹² Cf. **FERNANDES**, José Caetano, **FERNANDES**, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*.

⁶¹³ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

⁶¹⁴ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*.

⁶¹⁵ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

⁶¹⁶ Cf. **SANTOS**, Maia do (2001) – *A carroça poveira*. p. 105.

Piaça: Tira de couro usadas nos sistemas de tração de jugos com trave. É através das praças, amarradas à cornadura e à canga, que se dá a tração cornal⁶¹⁷.

Pina: Segundo Bluteau é *Pao de que fe compõem a circunferência de huma roda de coche*⁶¹⁸. O sentido deste termo não se terá alterado até aos nossos dias. Bluteau distingue pinas de cambas, sendo as primeiras rodas raiadas ou de coche, e as segundas a rodas dos carros, em que *uma roda tem duas caimbas, & hum meão*. No dicionário Houaiss da Língua Portuguesa o termo pina⁶¹⁹ é sinónimo de *camba, peças curvas, em forma de arco de circunferência, que juntas, formam a circunferência externa da roda de um veículo e às quais (não necessariamente todas) se prendem os raios que partem do cubo; cambota, pina*⁶²⁰.

Pisa-vão: Em alguns carros para o transporte de passageiros é a extensão do leito sobre os varais onde o *cocheiro leva os pés*⁶²¹.

Plaina: Ferramenta de carpinteiro e marceneiro que serve para aplainar e alisar a madeira⁶²².

Pontalete: Peça de madeira com a ponta de metal em forma de u que se usava de forma a suportar o veículo horizontalmente quando este está parado. A sua utilidade é igual à do **descanso** contudo o pontalete não é fixo ao carro.

Ponte: Peça amovível que se prende às extremidades dos tendais. Consoante as necessidades pode-se usar em simultâneo a ponte traseira e a dianteira ou só uma das duas ou não usar nenhuma.

⁶¹⁷ Veja-se sobre este aspeto o capítulo II – *Jugos de trave* da obra: GALHANO, Fernando, OLIVEIRA, Ernesto Veiga de Oliveira, PEREIRA, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atrelagem dos Bois em Portugal*. pp. 39-62.

⁶¹⁸ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino...* Vol. 7. p. 353.

⁶¹⁹ Cf. HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 6332.

⁶²⁰ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 1668.

⁶²¹ VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa*. p. 709.

⁶²² Emile-Mathieu Campagne referido por CARDOSO, Cecília do Santos (2019) - *Entalhes com tradição. Marcenaria e ofícios similares em Gondomar*. Vol. 2. p. 136.

Porca de rabo: Peça metálica dotada de rosca para receber um parafuso. Este tipo de porcas possui uma extensão de ferro para ser mais fácil de apertar ou desapertar.

Porca do eixo: Peça metálica dotada de rosca para receber o eixo. Nos carros de besta são colocadas duas em cada uma das extremidades do eixo de forma que as rodas ficam seguras ao mesmo.

Prita: Ver vara.

Prítica: Ver vara.

Rabada: Jazé que se pendura no cangalho para decorar a besta. É feita com pelos da cauda de bovino, couro e metal⁶²³.

Rabeira: Parte traseira da extensão da vara que fica para lá da caixa do carro. Também chamada de *rabiça* ou *rabicha* que segundo o dicionário é a *traseira de um carro*⁶²⁴.

Rabesteiro: Objeto em pele com que se cobre o animal. No documentário *Carroças Regionais Algarvias*⁶²⁵ o albardeiro diz que compõem o *conjunto do ornamento* do animal e mostra uma pele de cabra, explicitando que se trata de uma garupa e que leva umas *fitas de lado*⁶²⁶.

Raio: Parte que constam nas rodas dos coches⁶²⁷. Os raios de uma roda raiada são as peças vão do cubo às pinas⁶²⁸.

⁶²³ Cf. **FERNANDES**, José Caetano, **FERNANDES**, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*.

⁶²⁴ Cf. **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. p. 6781.

⁶²⁵ **CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES** (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

⁶²⁶ **CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES** (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*.

⁶²⁷ Cf. **BLUTEAU**, Raphael (1712) – *Vocabulário português e latino...* Vol. 7. p. 353.

⁶²⁸ Cf. **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 6802.

Raspadeira: Ferramenta usada para raspar composta por *uma lâmina de aço com arestas afiadas e um cabo de madeira perpendicular à lâmina*⁶²⁹.

Rédeas: *Correia presa ao freio do animal de tiro ou montaria, e que o cavaleiro segura nas mãos ao cavalgar; brida*⁶³⁰.

Rego: Ranhura na manga onde se deposita o material lubrificante⁶³¹ (Ilustração 20).

Ripert: Carro de cavalos fabricado pela empresa *Ripert*, em Marselha. O *Ripert* (*car Ripert*) foi projetado por Antoine Ripert, em 1880, e caracteriza-se por ser um carro de parrelha leve para transporte coletivo de passageiros⁶³². Por ser leve não teria necessariamente que circular sobre carris o que seria uma vantagem em relação a outros transportes coletivos urbanos⁶³³. Em 1882 a *Companhia de carroagens Ripert* explorava carreiras em Lisboa usando carros *Ripert*⁶³⁴. Maria Capitão caracteriza este veículo da seguinte forma:

⁶²⁹ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 6826.

⁶³⁰ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 6885.

⁶³¹ Cf. SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

⁶³² Cf. LE MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS DE FRANCE (s.d.) - *OMNIBUS HIPPOMOBILE – TOULOUSE – CAR RIPERT – N°2 – 1881*.

⁶³³ Cf. LE MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS DE FRANCE (s.d.) - *OMNIBUS HIPPOMOBILE – TOULOUSE – CAR RIPERT – N°2 – 1881*.

⁶³⁴ Cf. CAPITÃO, Maria Amélia da Motta (1974) – *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no Século XIX*. p. 50.

(...) as carruagens tinham uma caixa central e duas plataformas com tejadilho, resguardadas por guarda lamas a todo o comprimento do carro. Com dois assentos na parte central, as carruagens que podiam ser abertas ou fechadas, tinham também bancos corridos nas plataformas, podendo levar até 26 pessoas⁶³⁵.

Rodado: O Rodado é o conjunto do eixo e das rodas⁶³⁶.

Roleta: Ferramenta usada para mensurar a roda e o calço para proceder ao enferrar da mesma (Ilustração 23). No concelho de Serpa a mesma ferramenta é chamada de **Cartelo**⁶³⁷ e em Coruche de **Roda**⁶³⁸. Esta ferramenta é igualmente usada por *Wheelwrights* na construção de rodas raiadas tradicionais e designa-se de **Traveller**⁶³⁹.

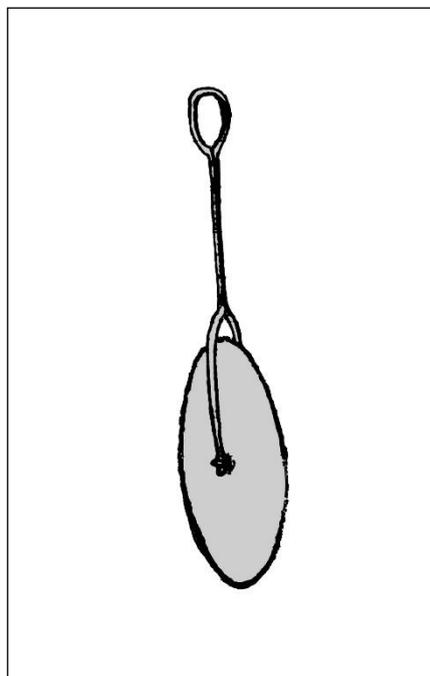


Ilustração 23 – Roleta, Daniel Cardeira, 2019.

Sege: Segundo Raphael Bluteau é uma *Carruagem, a modo de coche pequeno, tem duas rodas, & he tirada por hum cavallo*⁶⁴⁰. Este modelo de carro de cavalos surgiu na Alemanha no século XVII e caracteriza-se por ser de dois lugares de meia caixa e por ter as rodas ligadas por dois varais com estribos exteriores e a caixa assenta em duas correias de couro idênticas à das berlindas. Podia ser conduzido pelo próprio ocupante ou por sota, ajudante de cocheiro que ia montado num cavalo que seguia lateralmente,

⁶³⁵ **CAPITÃO**, Maria Amélia da Motta (1974) – *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no Século XIX*. p. 50.

⁶³⁶ Cf. **BULLIET**, Richard W. (2016) – *The Wheel: Inventions & Reinventions*. p. 51.

⁶³⁷ Cf. [S.a] (199-) – *Artes e Ofícios Tradicionais*. p.12.

⁶³⁸ **CRAVIDÃO**, João (2015) – *A Madeira em Coruche*. p. 97

⁶³⁹ **HURFORD**, Robert, **WRIGHT**, John (2013) – *Making a wheel ...* p. 37.

⁶⁴⁰ **BLUTEAU**, Rafael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. Vol 7. p. 547.

*segurava as regias e conduzia o veículo*⁶⁴¹. Por extensão de sentido pode referir-se a qualquer carruagem⁶⁴².

Segeiro: Segundo António Moraes Silva segeiro é *o que faz seges*⁶⁴³. Por extensão de sentido é também *fabricante ou condutor de qualquer tipo de carruagem*⁶⁴⁴ assim como *individuo que conserta sege ou carruagem*⁶⁴⁵.

Serrafo: Peça que se coloca em cada um dos lados do carro; paralela ao tendal e ao limão a meio dos fueiros. Tem como função apoiar os taipais e assentar o acento para os passageiros ou para o cocheiro.

Serralhão: Termo regional. Ver *serrilha*

Serrilha: No Algarve e em algumas zonas do Alentejo chama-se de *serralhão*. *Barbela de ferro, com pontas agudas, que se destina a domar ou as cavalgadas*⁶⁴⁶. Apresto que pertence à atrelagem das mulas, *substitui o freio, o bridão e a barbela dos cavalos. A serrilha está ligada a uma corda que faz de rédea*⁶⁴⁷.

Taipal: *Cada um dos anteparos de madeira colocados no carro de bois e que forma uma espécie de carroçaria*⁶⁴⁸. No Algarve os taipais fazem parte da estrutura da caixa dos carros de besta e podem ser pintados e decorados com desenhos.

Tamoeiro: *Peça de couro que prende a canga ao carro de bois, ao arado etc.; apeiro*⁶⁴⁹.

⁶⁴¹ BESSONE, Silvana coord. (2004) – *Museu nacional dos coches, anexo de Vila Viçosa, guia*. p. 59.

⁶⁴² Cf. HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7246.

⁶⁴³ SILVA, António de Moraes (1789) – *Diccionario da lingua portugueza ...* p. 677. Vol. 2.

⁶⁴⁴ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7246.

⁶⁴⁵ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7246.

⁶⁴⁶ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7314.

⁶⁴⁷ RAPOSO, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 92.

⁶⁴⁸ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7603.

⁶⁴⁹ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7622.

Tapa pó: Pequena chapa metálica que se aparafusa ou solda às molas da suspensão. Serve para evitar que a reia e o pó levantados pelas rodas penetre entre a bucha e a manga.

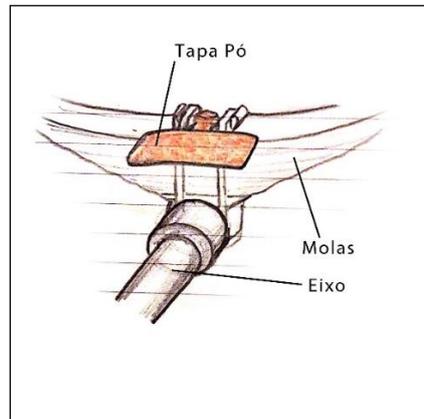


Ilustração 24 - Tapa pó, Daniel Carneira, 2019.

Tarraxa: Ferramenta de serralharia com que se fazem roscas machas⁶⁵⁰.

Tarugo: Pequena chapa de metal triangular colocada numa ranhura nas **pinas** para que estas se mantenham alinhadas⁶⁵¹. (Ilustração 25)

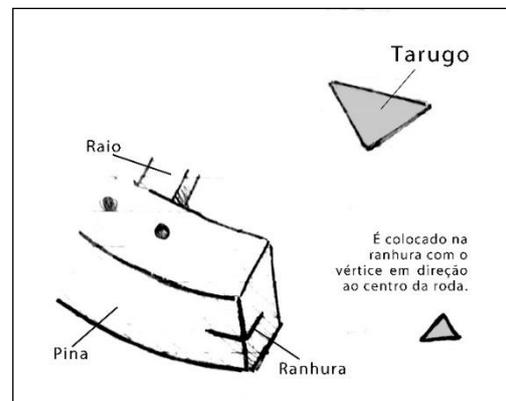


Ilustração 25 – Tarugo, Daniel Carneira, 2019.

Tendal: Barrotes que encimam a linha dos fueiros formando uma espécie de grade que anda permanentemente adaptado à carreta⁶⁵². Encontramos tendais em carros de bestas.

⁶⁵⁰ Cf. **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7648.

⁶⁵¹ Cf. **SILVA**, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*.

⁶⁵² **GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 46.

Tilbury: Carro de cavalos criado por Tilbury, em 1820, na cidade de Londres⁶⁵³. É um carro de duas rodas com dois lugares puxado por um só animal⁶⁵⁴. As formas de suspensão deste carro ligam os varais à caixa do carro de forma a criar um *resistente aos maus caminhos e muito confortável*⁶⁵⁵.

Tonô: É um carro de cavalos com origem em Inglaterra no fim do século XIX. É conhecido no seu país de origem como **Governess Cart**. O nome na língua inglesa denuncia a sua função original como carro *destinando à governanta no transporte das crianças à sua guarda*⁶⁵⁶. É um carro de luxo de caixa baixa com eixo quebrado, em que os varais não se ligam à caixa mas sim ao complexo sistema de suspensão⁶⁵⁷.

Trado: Pronunciado de *trade* por João Teodósio Silva. Ferramenta usada especialmente por *carpinteiros e tanoeiros para abrir furos largos em peças de madeira de grande espessura; gonete*⁶⁵⁸.

Traquitana: *Carruagem de quatro rodas e um só assento, com cortinas na parte fronteira*⁶⁵⁹. Também designa Seges de quatro rodas⁶⁶⁰. No entendimento popular designa um *carro velho, reles e quase desconjuntado*⁶⁶¹.

Travessão: Existe o travessão frontal e o traseiro, assentam sobre a vara e os limões na extremidade do leito. António Silva Barbosa refere-se a estas peças como sobrecadeiras. O travessão frontal é regularmente decorada com socialcos coloridos⁶⁶².

⁶⁵³ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 40.

⁶⁵⁴ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 40.

⁶⁵⁵ **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 40.

⁶⁵⁶ **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* p. 54.

⁶⁵⁷ Cf. **RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal...* pp. 54 – 55.

⁶⁵⁸ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7851.

⁶⁵⁹ **HOUAISS**, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7882.

⁶⁶⁰ Cf. **BESSONE**, Silvana coord. (2004) – *Museu nacional dos coches, anexo de Vila Viçosa, guia*. p. 58.

⁶⁶¹ [S.a.] (2006) – *Dicionário completo Língua Portuguesa. Tomo 2. p.1454*.

⁶⁶² Cf. **BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 237.

Trem: Este termo pode ser sinónimo de carruagem ou sege⁶⁶³. Também designa *veículo de tração animal e de quatro rodas (usado) no transporte de passageiros*⁶⁶⁴ aceção frequente no Algarve⁶⁶⁵.

Vara: Sinónimo de **cabeçalho**. No Alentejano e Algarve é chamada de **prítica**⁶⁶⁶ ou **prita**⁶⁶⁷ sendo que este ultimo termo também foi mencionado por João Teodósio Silva apesar de, tal como Virgílio Canelas António, usar mais frequentemente a expressão vara.

Varal: Duas peças cumpridas *no prolongamento dos limões e presas a estes*⁶⁶⁸. É comum nos carros de besta o cangalho ser fixo aos varais e é entre estes que se coloca o animal de tiro. No Algarve a madeira usada para os varais era o eucalipto⁶⁶⁹. Rafael Bluteau dá-nos a informação de que os varais das liteiras *se fazem de barrotes de Amburgo*⁶⁷⁰ e o dos seges *se fazem de faya, ou choupo, ou ulmo*⁶⁷¹ e acrescenta que para serem bons a madeira não pode ter nós *porque por onde os tem, facilmente quebrão*⁶⁷².

Viço: *Força vegetativa das plantas manifestada no seu crescimento, cores e exuberância*⁶⁷³.

⁶⁶³ Cf. HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7895.

⁶⁶⁴ HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 7895.

⁶⁶⁵ Cf. Conversas informais durante o estágio profissional na Q.D.A. de Maio de 2019 a Janeiro de 2020.

⁶⁶⁶ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*.p. 236.

⁶⁶⁷ GALHANO, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. p. 132.

⁶⁶⁸ BARBOSA, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. p. 244.

⁶⁶⁹ Cf. SILVA, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*.

⁶⁷⁰ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 362.

⁶⁷¹ BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 362.

⁶⁷² BLUTEAU, Raphael (1712) – *Vocabulario portuguez e latino*. p. 362.

⁶⁷³ Cf. HOUAISS, António, VILLAR, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss...* p. 8168.

VI. Fontes e Referências

a. Fontes

Entrevistas

ANTÓNIO, Virgílio Canelas (2020) – *Entrevista realizada a 28 de Fevereiro de 2020*. Santa Barbara de Nexe (Faro). Entrevistador: Daniel Cardeira.

BICHO, António (2020) – *Entrevista realizada a 22 de Julho de 2020*. Cuba (Beja). Entrevistador: Daniel Cardeira.

CRISTOVÃO, Gisela (2020) - *Entrevista realizada a 10 de Janeiro de 2020*. Algoz (Silves). Entrevistador: Daniel Cardeira.

FERNANDES, José Caetano, **FERNANDES**, Sérgio dos Santos Horta (2020) – *Entrevista realizada a 29 de Fevereiro de 2020*. Moncarapacho (Olhão). Entrevistador: Daniel Cardeira.

GONÇALVES, José (2019) – *Entrevista realizada a 25 de Maio de 2019*. Algoz (Silves). Entrevistador: Daniel Cardeira

MARTINS, António do Carmo (2020) - *Entrevista realizada a 29 de Maio de 2020*. Santo Amador (Moura). Entrevistador: Daniel Cardeira.

MARTINS, Manuel da Ascensão (2019) - *Entrevista realizada a 23 de Novembro de 2019*. Algoz (Silves). Entrevistador: Daniel Cardeira.

SILVA, João Teodósio (2019a) – *Entrevista realizada a 18 de Maio de 2019*. Ferreiras (Albufeira). Entrevistadores: Daniel Cardeira, José Gonçalves e Nuno Gonçalves.

SILVA, João Teodósio (2019b) – *Entrevista realizada a 28 de Agosto de 2019*. Algoz (Silves). Entrevistador: Daniel Cardeira.

SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 11 de Setembro de 2019*. Ferreiras (Albufeira). Entrevistador: Daniel Cardeira.

SILVA, João Teodósio (2019c) – *Entrevista realizada a 21 de Dezembro de 2019*. Algoz (Silves). Entrevistador: Daniel Cardeira.

Fontes Impressas e Dicionários

[S.a.] (196-) – *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Vários volumes. Lisboa: Enciclopédia.

[S.a.] (2006) – *Dicionário completo Língua Portuguesa*. Tomo I e tomo II. Lisboa: Texto Editores.

BLUTEAU, Raphael (1712-1728) – *Vocabulario portuguez e latino, áulico, anatómico, architectonico, bellico, botânico, brasílico, comico, critico, chimico, dogmático, dialectico, dendrológico, ecclesiastico, etymologico, económico, florífero, forense, fructifero... autorizado com exemplos dos melhores escritores portugueses e latinos*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, Em vários volumes. [Em-Linha] Disponível [http://purl.pt/13969/4/l-2772-a/l-2772-a_item4/l-2772-a_PDF/l-2772-a_PDF_24-C-R0090/l-2772-a_0000_capa-cap_a_t24-C-R0090.pdf]. Consulta realizada em 17.10.2019.

DIAS, Luiz Fernando de Carvalho (1965) – *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve. Entre Tejo e Odiana*. Beja: Edição do Autor.

DIDEROT ET D’ALEMBERT (1987) – *L’Encyclopédie, Sellier, carrossier, charron: [recueil de planches sur les sciences, les arts libéraux et les arts mécaniques, avec leur explication]*. Reprodução Fac-símile. Paris: Inter-livres.

GONÇALVES, Brazão Eduardo (1996) – *Dicionário do Falar Algarvio*. Vila Real de Santo António: Algarve em Foco Editora.

HOUAISS, António, **VILLAR**, Mauro de Salles (2005) – *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Lisboa: Temas e Debates.

LESPINASSE, René de (1886-1897) – *Charrons*. In René de Lespinasse (1886-1897) - Les métiers et corporations de la ville de Paris : XIVE-XVIIIe siècles. Orfèvrerie, sculpture, mercerie, ouvriers en métaux, bâtiment et ameublement. pp. 661-669. Paris: Imprimerie Nationale.

LOBO, Lacerda (1812) - *Memória sobre a agricultura do Algarve, e melhoramentos que pode ter*. In *Jornal de Coimbra* Vol. 1. Disponível em-Linha: [<https://digitalis->

dsp.uc.pt/bg4/UCBG-RP-2-1-1812-1_16/UCBG-RP-2-1-1812-1_16_item1/index.html].

MAGALHÃES, Joaquim Romero, **SABOIA**, João (2004) – *Livro do registo do tabelamento dos ofícios e serviços, 1555-1562*. In AL-ÚLYÁ N.º 10, pp. 273-352. Loulé: Câmara Municipal de Loulé.

PACHECO, João, **VASCONCELOS**, Carolina Michaelis de, **VASCONCELOS** (1738) – *Divertimento erudito para os curiosos de notícias históricas*. Tomo II. Lisboa: Oficina de Antonio de Sousa da Sylva.

SEQUEIRA, Joaquim Pedro Fragoso de (1790a) – *Acerca da cultura, e utilidade dos castanheiros na comarca de Portalegre*. In *Memorias economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da industria em Portugal, e suas conquistas, Tomo II*. Lisboa: Oficina da Academia Real das Sciencias de Lisboa.

SEQUEIRA, Joaquim Pedro Fragoso de (1790b) – *Sobre as Azinheiras, Sovereiras, e Carvalhos da Provinvia do Além-Téjo, onde se trata de sua cultura, e usos, e dos melhoramentos, que no estado actual podem ter*. In *Memorias economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da industria em Portugal, e suas conquistas, Tomo II*. Lisboa: Oficina da Academia Real das Sciencias de Lisboa.

SILVA, Antônio de Moraes (1789) – *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. Vários volumes. Lisboa: Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1755-1824. Disponível em-linha: [<https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5412>].

b. Referências Bibliográficas

- [S.a] (199-) – *Artes e Ofícios Tradicionais*. Brochura. [S.l.]: Comissão Organizadora do Museu Etnográfico de Serpa.
- ALMEIDA**, Maria Antónia Pires de (2002) – *Aguadeiro*. In Conceição Andrade Martins, Nuno Gonçalo Monteiro (orgs.), *A Agricultura: Dicionário das Ocupações*. Nuno Luís Madureira (coord.), *História do Trabalho e das Ocupações, vol. III*. Oeiras: Celta Editora.
- ALMEIDA**, Marta (2008) – *Materiais de origem vegetal*. In RIBEIRO, Vítor (coord.) *Materiais, sistemas e técnicas de construção tradicional, contributo para o estudo da arquitectura vernácula da região oriental da serra do Caldeirão*. Porto: Edições Afrontamento; Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
- ALVES**, António Monteiro, **PEREIRA**, João Santos, **SILVA** João M. Neves (2007) – *A Introdução e a Expansão do Eucalipto em Portugal*. In ALVES, António Monteiro, PEREIRA, João Santos, SILVA, João M. Neves (ed.) - *O Eucalipto em Portugal, Impactes ambientais e Investigação Científica*. Lisboa: ISAPress, pp. 13-24.
- ALVES**, Helena (1997) – *Mina de S. Domingos, génese, formação social e identidade mineira*. Mértola: Campo Arqueológico de Mértola.
- AURORA**, Conde d' (1963) – *Carros e Carroças*. In Fernando de Castro Pires de Lima – *Arte Popular em Portugal*, terceiro volume. Lisboa: Editorial Verbo.
- BAPTISTA**, Fernando Oliveira, **BRITO**, Joaquim Pais de, **PEREIRA**, Benjamim (coord.) (1996) – *O voo do arado*. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia.
- BARBOSA**, António da Silva (1938) – *Nomenclatura do carro alentejano*. In Revista Lusitana, n.º36, pp. 236-245.

- BASTOS, Cristiana** (1996) – *A escala da mudança: o tempo da Serra Algarvia*. In Joaquim Pais de Brito, e outros coords. (1996) – *O voo do arado*, pp.559-565. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia.
- BASTOS, Cristiana** (1993) – *Os Montes do Nordeste Algarvio*. Lisboa: Edições Cosmo.
- BESSONE, Silvana** coord. (2004) – *Museu Nacional dos coches, anexo de Vila Viçosa, guia*. Lisboa: Paço Ducal de Vila Viçosa.
- BRITO, Joaquim Pais de, e outros** (coords.), (1996) – *O voo do Arado*. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia.
- BRITO, Sérgio Palma** (2009) – *Território e Turismo no Algarve*. Lisboa: Edições Colibri / Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo da Universidade do Algarve.
- BULLIET, Richard** (2016) - *The Wheel: Inventions and Reinventions*. Nova Iorque: Columbia University Press.
- CABREIRA, Tomás** (1918) – *O Algarve Económico*. Lisboa: Imprensa Libanio da Silva.
- CALADO, Adelino de Almeida** (1963) – *Abegão, estudo Linguístico*. In *à sombra do aqueduto, estudos Elvenses*. Elvas: Tipografia Casa Ibérica.
- CAPITÃO, Maria Amélia da Motta** (1974) – *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no Século XIX*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- CARDOSO, Cecília do Santos** (2019) - *Entalhes com tradição. Marcenaria e ofícios similares em Gondomar*. Dois Volumes. Relatório de Estágio apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para a obtenção do Grau de Mestre em História da Arte, Património e Cultura Visual.
- CARNEIRO, Maria Isabel S.** (2011) – *As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar*. Lisboa: Universidade Aberta. Dissertação de Mestrado em Estudos do Património.

- CARMINDA**, Cavaco (1996) – *Da Quinta da Quarteira à Vila Moura*. In Joaquim Pais de Brito, e outros (coords.), (1996) – *O voo do Arado*, pp. 577-581. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia.
- CARVALHO**, J. H. Brito de (1992) – *O Sequeiro Algarvio Atualidade e Perspetivas*; Comunicação apresentada ao «Ciclo de mesas Redondas Pontes entre Algarve e Andaluzia». Faro: Associação In Loco.
- CASTRO**, Celestino de, **MARTINS**, Artur Pires, **TORRES**, Fernando (2004) - *Arquitectura popular em Portugal*. Vol. 2. Zona 2. Lisboa: Editor Livreiro da Ordem dos Arquitectos.
- CHAVES**, Luís (1949) – *Os transportes na etnografia em Portugal*. Madrid: HLHS, I.
- CHAVES**, Luís (1953) – *Nota Etnográfica, Carros, carrinhos e carroças de Lisboa*. Separata do n.º 54 da «Revista Municipal». Lisboa: Câmara Municipal.
- CHAVES**, Luís (1958) – *Os transportes populares em Portugal — Carros e barcos (Tipos e decorações)*. (Col. Cultura e Recreio). Lisboa: Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho. Gabinete de Etnografia.
- CHAVES**, Luís (1960) – *Nota Etnográfica, Os «AVENTAIS» dos Cavalos das Carroças nas Ruas de Lisboa*. Separata do n.º 84 da «Revista Municipal». Lisboa: Câmara Municipal.
- CORREIA**, Vergílio (1917) – *O carro rural português*. In D. Sebastião Pessanha (ed.) - *Terra Portuguesa*, n.º 21 a 23, pp. 193-208. Lisboa: Oficina do Anuário Comercial.
- CORREIA**, Vergílio (1940) – *O carro rural*. In Secretariado da Propaganda Nacional (1940) *Vida e Arte do Povo Português*. pp. 103-113. Porto: Litografia Nacional.
- CRAVIDÃO**, João (2015) – *A Madeira em Coruche*. Coruche: Câmara Municipal de Coruche.
- CUNHA**, Fernando Reis (1957) – *O Clima do Algarve*. Lisboa: Instituto Superior de Agronomia da Universidade Técnica de Lisboa. Tese de Mestrado.

- D'ABREU**, Alexandre Cancela, **CORREIA**, Teresa Pinto, **OLIVEIRA**, Rosário (coord.), (2004) – *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*. Vol. V «Grupos de Unidades de Paisagem R (Alentejo Central) a V (Algarve)». Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.
- ESTEVES**, Joana Seixas Cartaxo (2007) – *Os registos de veículos de tracção animal no concelho de Tavira. Proposta para a interrogação antropológica de uma fonte*. Dissertação apresentada ao Instituto Superior das Ciências do trabalho e da Empresa de Lisboa para a obtenção do Grau de Mestre em Antropologia: Patrimónios e Identidades.
- EUROPE**, Council of (2000) – *Convenção Europeia da Paisagem*. Florença: Council of Europe. Disponível em-linha: [<https://rm.coe.int/16802f3fb7>]. Consulta realizada a 16.03.2020
- FAUVRELLE**, Natália, **SEMEDO**, Alice Lucas (2017) – *De território a paisagem: O que é a paisagem?* in SOUSA, Ana Cristina, ROSAS, Lúcia – *Genius Loci, Lugares e significados*. Porto: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória».
- FEIO**, Mariano, (1949) – *Les Bas Alentejo et l'Algarve*. Lisboa: Union Géographique Internationale.
- FLORES**, Adão (1999) – *O turismo no Algarve na primeira metade do século*. In MARQUES, Maria da Graça coord. – *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias: elementos para a sua história*. Lisboa: Edições Colibri.
- GALHANO**, Fernando (1973) – *O Carro de Bois em Portugal*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos de Etnologia.
- GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim. (1995) – *Alfaia agrícola Portuguesa*. Lisboa: Publicações Dom Quixote.

- GALHANO**, Fernando, **OLIVEIRA**, Ernesto Veiga de Oliveira, **PEREIRA**, Benjamim (1973) – *Sistemas de Atrrelagem dos Bois em Portugal*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura Centro de Estudos de Etnologia.
- GAMEIRO**, José, **RAMOS**, Ana (2015) – *Portimão - O desafio museológico entre turismo e património*. pp. 65-81. In GONÇALVES, Alexandra Rodrigues, OLIVEIRA, A. Paulo Dias, SANTOS, Cristina Fé, coord. – *Fragmentos para a História do Turismo no Algarve*. Promontoria Monográfica, História do Algarve 02. Faro: Centro de Estudos em Património, Paisagem e Construção (CEPAC), Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Universidade do Algarve.
- HURFORD**, Robert, **WRIGHT**, John (2013) – *Making a wheel – how to make a traditional light English pattern wheel*. Londres: BARON BOOKS of BUCKINGHAM – Worshipful Company of Wheelwrights.
- KOPP**, Erwin, **SOBRAL**, Manuel, Soares, Teresa, **WOERNER**, Martin (1989) – *Os Solos do Algarve e as suas características, vista geral*; - Min. Da Agricultura, Pescas e Alimentação – DGHEA, Proj. Luso-Alemão – PRA, Portimão; Direcção Regional de Agricultura do Algarve – DRAA, Proj. Luso-Alemão, Ptacão; Sociedade Alemã de Cooperação Técnica – GTZ, Eschborn.
- LOPES**, João Baptista da Silva. (1988). *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*, 1.º Volume. Faro: Algarve em Foco.
- MARQUES**, Maria da Graça Maia, **VENTURA**, Maria da Graça Mateus (1993) – *Portimão*. Lisboa: Editorial Presença.
- MATTOSO**, José (1993) - *1328-1480 - Condicionamentos básicos*. In J. Mattoso (Dir.) *História de Portuga* (Vol.2). Lisboa: Estampa.
- MAGALHÃES**, Joaquim Romero (2012) – *O Algarve na Época moderna*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

- MENDES**, António Correia (2015) – *O aeroporto de Faro como infraestrutura principal do desenvolvimento turístico da região*. In GONÇALVES, Alexandra Rodrigues, OLIVEIRA, A. Paulo Dias, SANTOS, Cristina Fé, coord. – Fragmentos para a História do Turismo no Algarve. Promontoria Monográfica, História do Algarve 02. Faro: Centro de Estudos em Património, Paisagem e Construção (CEPAC), Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Universidade do Algarve.
- MESQUITA**, José Carlos Vilhena (2009) – *A economia agrária do Algarve, na transição do Antigo Regime para o Liberalismo (1790-1836)*. Faro: Faculdade de Economia, Universidade do Algarve.
- MONIZ**, M. Carvalho (1965) – *O Abegão*. In Separata da revista ETHNOS, vol. IV. Lisboa: Ofic. Gráf. Da Editorial Minerva.
- NETO**, João Baptista Pereira (1999) – *Os movimentos migratórios*. In MARQUES, Maria da Graça coord. – O Algarve da Antiguidade aos nossos dias: elementos para a sua história. Lisboa: Edições Colibri.
- PASSOS**, José Manuel da Silva, (1995) - *O Bilhete Postal ilustrado e a história urbana do Algarve*, Lisboa Editorial Caminho.
- PEREIRA**, Benjamim (1996) – *Alfaias agrícolas*. Joaquim Pais de Brito, e outros coords. (1996) - O voo do Arado, pp. 161-199. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia.
- PEREIRA**, Benjamim (1990) – *Sistemas de serração de madeiras*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.
- PESSANHA**, D. Sebastião (1918) - *Jaezes ornamentados (Extremoz - Portalegre - Elvas)*. In D. Sebastião Pessanha (ed.) - Terra Portuguesa, n.º 27 a 28, pp. 40-42. Lisboa: Oficina do Anuário Comercial.
- PICÃO**, José da Silva (1983) – *Através dos Campos, usos e costumes agrícola-alentejanos*. Lisboa: Publicações D. Quixote.

- PRISTA**, Pedro (1996) – *No Barrocal*. In Joaquim Pais de Brito, e outros (coords.), (1996) – *O voo do arado*, pp. 567-575. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia.
- PROENÇA**, Raul (1991) – *Guia de Portugal. II. Estremadura, Alentejo e Algarve*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- RAMALHO**, M. Magalhães (1988) – *400 milhões de anos de História do Algarve*; Faro: Separata dos «ANAIS DO MUNICIPIO DE FARO» - N.º XVII.
- RAPOSO**, José Hipólito (1995) – *Carros de Cavalos em Portugal, século XIX*. Lisboa: Edições INAPA.
- RIBEIRO**, Orlando (1963) – *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. Lisboa: Livraria Sá e Costa Editora.
- RIBEIRO**, Vítor (2008) – *Caixilharias*. In Vitor Ribeiro (coord.) – *Materiais, sistemas e técnicas de construção tradicional. Contributos para o estudo da arquitetura vernácula da região oriental da serra do Caldeirão*. Santa Maria da Feira: Edições Afrontamento e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.
- ROSA**, Ana (2009) - *Veículos de tracção animal voltam a circular em Portimão*. In Expresso, 14.10.2009. [Em-linha] Disponível em [https://expresso.pt/blogues/bloguet_redeexpresso/blogue_jornal_do_algarve/veiculos-de-traccao-animal-voltam-a-circular-em-portimao=f541448] Consulta realizada a 31.05.2020.
- SAMPAIO**, José Rosa (2013) – *Os Antigos Carros de Tracção animal do concelho de Monchique*. Monchique: edição do autor.
- SARAMAGO**, José (1997) – *Todos os nomes*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- SANTOS**, Luís (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*. Loulé: edição do autor.
- SANTOS**, Maia do (2001) – *A carroça poveira. Subsídios para a sua história*. Póvoa do Varzim: Câmara Municipal da Póvoa do Varzim.

SECRETARIADO DA PROPAGANDA NACIONAL (1940) – *Vida e Arte do Povo Português*.

Porto: Litografia Nacional.

STRAZZERA, Alberto (2015) - *Os primeiros Operadores Turísticos no Algarve*. In GONÇALVES, Alexandra Rodrigues, OLIVEIRA, A. Paulo Dias, SANTOS, Cristina Fé, coord. – Fragmentos para a História do Turismo no Algarve. Promontoria Monográfica, História do Algarve 02. Faro: Centro de Estudos em Património, Paisagem e Construção (CEPAC), Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Universidade do Algarve.

TORRES, Cláudio. (1993) - *O Garb-Al-Andaluz - Os Recursos e os Poderes*. In J. Mattoso (Dir.) *História de Portugal* (Vol. 1). Lisboa: Estampa.

VASCONCELLOS, J. Leite (1983) - *Etnografia portuguesa: tentame de sistematização, Volume VI*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda,

Sítios Em-Linha

ALGARVE IMATERIAL (s.d.) - *Património Cultural Imaterial do Algarve | Mapeamento*. [Em-Linha] Disponível em [<https://algarveimaterial.wordpress.com/>] Consulta realizada a 08.07.2020.

ALGARVE IMATERIAL (2015) – *Abegão* [Em-Linha] Disponível em [<https://algarveimaterial.wordpress.com/abegao/>] Consulta realizada a 16.09.2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE BEJA (s.d.) – *Centro UNESCO para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial*. [Em-Linha] Disponível em [<https://cm-beja.pt/pt/3497/centro-unesco-para-a-salvaguarda-do-patrimonio-cultural-imaterial.aspx>] Consulta realizada a 03.08.2020.

COLONIAL WILLIAMSBURG (s.d.) – *Wheelwright Trades*. [Em-Linha] Disponível em [<https://www.colonialwilliamsburg.org/locations/wheelwright/>] Consulta realizada a 04.08.2020.

COMMINGES PYRÉNÉES (s.d.) - *Musee Atelier du Charron et Exposition de Machines a Coudre*. [Em-Linha] Disponível em [https://www.tourisme-stgaudens.com/patrimoine-culturel/musee-atelier-du-charron-et-exposition-de-machines-a-coudre/] Consulta realizada a 03.08.2020.

CROWN OF THE CONTINENT (s.d.) - *Remington Carriage Museum*. [Em-Linha] Disponível em [https://crownofthecontinent.net/entries/remington-carriage-museum-cardston-alberta/43d3b462-0b23-4df4-8fe8-2789e02c0d6f] Consulta realizada a 04.08.2020.

HERALDRY OF THE WORD (s.d.) – *Worshipful Company of Wheel Wrights*. [Em-Linha] Disponível em-linha: [https://www.heraldry-wiki.com/heraldrywiki/index.php/Worshipful_Company_of_Wheelwrights]. Consulta realizada a 20.08.2020.

HISTOIRES DE PARIS (2015) – *Les charrons*. [Em-Linha] Disponível em-linha: [https://www.histoires-de-paris.fr/charrons/]. Consulta realizada a 19.08.2020.

LE MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS DE FRANCE (s.d.) - *OMNIBUS HIPPOMOBILE – TOULOUSE – CAR RIPERT – N°2 – 1881* [Em-Linha] Disponível em [https://amtuir.org/le-musee-des-transport-urbains/les-collections/toulouse-oh-2-1881-ripert/?fbclid=IwAR0BERiGuui_47U_xExqoTGKUG0I5XyIV1RFCQMMVSAkQMW4dPs2Tc1Fk0I] Consulta realizada a 01.04.2020.

MUNICÍPIO CASTRO VERDE (s.d.) – *Museu da Ruralidade*. [Em-Linha] Disponível em [https://www.cm-castroverde.pt/pt/228/museu-da-ruralidade.aspx] Consulta realizada a 03.08.2020.

MUNICÍPIO SERPA (s.d.) – *Museu Municipal de Etnografia*. [Em-Linha] Disponível em [https://www.cm-serpa.pt/pt/menu/400/museu-municipal-de-etnografia.aspx] Consulta realizada a 03.08.2020.

MUSEO DEL CARRETTO SICILIANO GULLOTTI (s.d.) – *Il Carretto Siciliano*. [Em-Linha] Disponível em [http://carrettigullotti.it/] Consulta realizada a 05.08.2020.

MUSEU DO TRAJE SÃO BRÁS DE ALPORTEL (s.d.) - *Veículos tradicionais, exposição permanente*. [Em-Linha] Disponível em [<http://museu-sbras.com/expocarros.htm>] Consulta realizada a 20.01.2020.

MUSEUM OF ENGLISH RURAL LIFE (s.d.) – *Wheelwright*. [Em-Linha] Disponível em [https://www.reading.ac.uk/merl/interface/public/countrypeople/craftsmen/craftsmen_wheelwright.html] Consulta realizada a 04.08.2020.

THE CARRIAGE OF ASSOCIATION OF AMERICA (s.d.) – *The Past, Present and Future of Carriage Driving*. [Em-Linha] Disponível em [<https://www.carriageassociationofamerica.com/>] Consulta realizada a 04.08.2020.

VARZEANO, José (2012) – *Molim e monilha*. Entrada no blog «Alcoutim livre» publicada a 26 de Outubro de 2012. [Em-Linha] Disponível em [<http://alcoutimlivre.blogspot.com/2012/10/molim-e-monilha.html>] Consulta realizada a 16.07.2020.

WESTERN CANADIAN WHEELWRIGHT'S ASSOCIATION (s.d.) – *Home*. [Em-Linha] Disponível em [<https://www.wcwa.ca/>] Consulta realizada a 04.08.2020.

WORSHIPFUL COMPANY OF WHEELWRIGHTS (s.d.) – *History*. [Em-Linha] Disponível em [<http://www.wheelwrights.org/history.php>] Consulta realizada a 07.07.2020.

Recursos Iconográficas

ARQUIVO MUNICIPAL DE LISBOA (s.d) – *Fundo Fotográfico Artur Pastor*. [Em-Linha] Disponível em [<http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/pt/acervo/colecoes-de-fotografia/artur-pastor-2/>] Consulta realizada a 05.10.2019.

ARTURPASTOR.TUMBLR (s.d) – Artur Pastor. [Em-Linha] Disponível em [<https://arturpastor.tumblr.com/>] Consulta realizada a 05.10.2019.

BLOG TURISMO DO ALGARVE (2011) – *Imagem Turística*. [Em-Linha] Disponível em [<http://blog.turismoalgarve.pt/2011/10/imagem-turistica.html>] Consulta realizada a 22.10.2020.

CINEQUANON. COOPERATIVA DE PRODUÇÃO DE FILMES (1976) - *Carroças Regionais Algarvias*. In Arquivo Histórico RTP [Em-Linha] Disponível em [https://arquivos.rtp.pt/conteudos/carrocas-regionais-algarvias/] Consulta realizada a 06.04.2020.

ELYSEU, J. E. (1968) – *Encontro com o Algarve*. In Arquivo Histórico RTP [Em-Linha] Disponível em [https://arquivos.rtp.pt/conteudos/encontro-com-o-algarve/] Consulta realizada a 06.04.2020.

EVARISTO, F. (1956) - *O meu Algarve*. [Em-Linha] Disponível em [http://www.cinematca.pt/Cinematca-Digital/Ficha.aspx?obraid=4407&type=Video] Consulta realizada a 06.04.2020.

GUERREIRO, Ricardo (2015) – *O carro à frente dos bois*. [Em-Linha] Disponível em [https://vimeo.com/143608946] Consulta realizada a 12.10.2019.

JEROT, Fabienne (s.d) - *Cartaz de Gustavo Fontoura, 1956*. In pinterest [Em-Linha] Disponível em [https://www.pinterest.co.uk/pin/294704369360382470/] Consulta realizada a 22.10.2019.

MUSEU NACIONAL DE ARTE CONTEMPORÂNEA DO CHIADO (s.d) – *Pousada de ciganos*. [Em-Linha] Disponível em [http://www.museuartecontemporanea.gov.pt/ArtistPieces/view/149] Consulta realizada a 25.09.2019.

OAPIX (s.d) – *Fotografias provenientes do Inquérito à Arquitetura Regional Portuguesa (1955-1960)* [Em-Linha] Disponível em [http://www.oapix.org.pt/] Consulta realizada a 17.11.2019.

PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL (RMA-PCI) (2015) – *Vídeo entrevista ao Abegão João Teodósio Silva*. [Em-Linha] Disponível em [https://drive.google.com/drive/folders/0B48oa1kZoqW2eUNoZUdrWDJBVGs]. Consulta realizada a 10.03.2019.

RTP Arquivos (s.d) - WIKIMEDIA COMMONS (2017) - *Maréchal Grossier (Wheelwrights)*. [Em-Linha] Disponível em

[[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mar%C3%A9chal_Grossier_\(Wheelwrights\).png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mar%C3%A9chal_Grossier_(Wheelwrights).png)]. Consulta realizada a 28.09.2019.