

1. Introdução

E se recuperando um fundo documental desactivado, esquecido no arquivo de uma repartição de uma autarquia, se pudesse hoje reflectir sobre os objectos e as pessoas que circularam num passado recente pelas estradas e caminhos do território de um concelho? Esta foi a hipótese de trabalho que me foi lançada pouco depois de ter iniciado a minha actividade profissional em Tavira, ao serviço do Museu da Terra, um projecto museológico que propõe, através dos seus conteúdos, retratar a paisagem algarvia nas suas múltiplas vertentes, social, económica, geográfica, natural e humana.

Em 2004, no contexto de um percurso intensivo de identificação de materiais capazes de nos revelarem pistas sobre as diferentes formas de viver no concelho, o coordenador científico do projecto Museu da Terra alertou-me para a possibilidade da existência de uns documentos designados registos de veículos de tracção animal em alguma das repartições da Câmara Municipal de Tavira. De facto o questionamento dos funcionários certos conduziu-me à repartição que outrora estava encarregue de emitir estes registos: a Secção de Taxas e Licenças. Foi neste local que em Setembro de 2004 fui descobrir duas gavetas de um móvel de arquivo onde estavam depositados os registos que procurava. Informaram-me que eram documentos que deixaram de ser utilizados a partir dos anos 80 do Século XX e que por isso estavam remetidos a um arquivo morto.

Autorizações feitas e devidamente subscritas, os registos de veículos de tracção animal no Concelho de Tavira depositados em dois caixotes de resmas de papel A4, chegaram ao edificio do Museu da Terra em Outubro de 2004, prontos para serem novamente manuseados.

Urgia antes de mais um primeiro olhar atento sobre estes documentos. Perceber fisicamente o que eram, o que mencionavam e sobretudo começar a imaginar formas de os recuperar para o presente, para um patamar de interrogação. Se era verdade que se tratava claramente de um espólio valiosíssimo do ponto de vista de uma inventariação

exaustiva dos tipos de veículos de tracção animal existentes no Concelho de Tavira e de alguns dados pessoais das pessoas que os detinham, faltava entender a sua existência e indagar sobre possíveis formas de tratamento e análise utilizando os instrumentos conceptuais que a Antropologia me tinha fornecido ao longo da formação académica em conjunto com algumas técnicas, nomeadamente informáticas, exercitadas profissionalmente.

Com o intuito de reunir dados bibliográficos capazes de servir de suporte ao arranque da investigação, lancei-me primeiramente em busca de referências bibliográficas sobre o tema dos veículos de tracção animal em Portugal, afinando a pesquisa sempre que possível para a área geográfica em estudo, o Algarve. Os resultados desta pesquisa foram escassos.

Relativamente a fontes bibliográficas referentes aos veículos de tracção animal no Algarve, no início da pesquisa os poucos dados encontrados foram detectados no meio de obras sobre a caracterização geral da região. Silva Lopes em 1841¹ aquando da sua visita ao Reino do Algarve, perante um cenário de difíceis acessos e poucas estradas, relatou que os transportes no barrocal e na serra² eram sobretudo feitos em cima de muares e jumentos e que somente no litoral, sobretudo no concelho de Silves se podiam avistar carros de bois, com rodas “(...)de pinas e raios; os eixos pela maior parte, de ferro, e fixos aos leitos, e aquellas ferradas com as cabeças dos pregos salientes das chapas (...)”(1988:5). Tomaz Cabreira³ fornece-nos um quadro precioso relativo a 1912, com o número de veículos de tracção animal e automóveis em circulação no Algarve, por concelhos. Dá-nos conta de que em todo o Algarve, no ano referido, existiam 337 veículos de tracção animal e 4 automóveis⁴. Sobre os veículos de tracção

¹ LOPES, João Baptista da Silva, 1988 [1841], *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*, 2 volumes, Faro: Algarve em Foco

² Em relação às estradas diz-nos Silva Lopes: “As estradas no Algarve são menos más na beira-mar, no barrocal porém piores, e na serra pessimas. Algumas das povoações apenas se communicão entre si por veredas (...) As communicações com o Além Tejo pelos pontos da serra já mencionados são quase intransitáveis (...)” (1988:75)

³ CABREIRA, Tomaz, 1918, *O Algarve Económico*, Lisboa

⁴ Cfr. CABREIRA, idem, p.172.

animal especificamente, Tomaz Cabreira refere ainda que avistou carros de bois e carros puxados por um ou dois animais de espécie muar, sendo que, o que lhe chamou mais a atenção foi a presença no Barlavento de um tipo específico de veículo – a carrinha⁵ – “ (...) um curioso carro regional (...) que é uma carruagem de cortinas, montada sobre um eixo com duas rodas, puxada por um pequeno cavalo, que trota infatigavelmente (...) constituindo um modo de transporte que se casa muito bem com a paisagem algarvia.” (1918:5). Um ano mais cedo, em 1917, Vergílio Correia publicava um artigo “O Carro Rural Português”⁶, onde, tendo como enfoque o estudo de um tipo específico de veículo, o carro de bois, dá-nos conta de que este tipo de veículo com a variante de rodas cheias já em 1917 era raro de encontrar no Alentejo e no Algarve, pois, as rodas cheias tinham sido substituídas por rodas radiadas e acrescenta ainda que, eram veículos facilmente adaptados para serem puxados por muares⁷. Quanto à sua designação, o carro de bois no Algarve, diz-nos, era conhecido vulgarmente por carreta⁸.

Raul Proença em 1927⁹ ao referir as diversas opções de transportes ao dispor dos visitantes no Algarve, fala-nos, tal como Tomaz Cabreira na carrinha, com “(...)tejadilho com cortinas, sem travão, leve, pitoresca e rápida.”¹⁰(1927:210). Nos anos 50 do século XX, Luís Chaves em *Os transportes populares em Portugal. Carros e Barcos (Tipos e decorações)*¹¹, faz uma descrição pormenorizada dos vários tipos de veículos de tracção animal existentes em Portugal, também com imagens exemplificativas, fazendo menção aos carros de canudo existentes na zona de Portimão,

⁵ Veja-se *Anexo VII*, p.119.

⁶ CORREIA, Vergílio, 1917, «O Carro Rural Português», *Terra Portuguesa* (3º Vol): 193-208

⁷ Esta informação viria a ser confirmada, mais tarde no decorrer da investigação, no momento da análise pormenorizada dos dados constantes nos registos de veículos de tracção animal. Veja-se por exemplo registo ID nº 1220 no CD *Base de Dados de Registos de Veículos de Tracção Animal* elemento integrante desta Tese de Mestrado

⁸ Esta designação regional é confirmada em GONÇALVES, Eduardo Brazão, *Dicionário do falar algarvio*, Faro, Algarve em Foco Editora, 1996

⁹ PROENÇA, Raul, 1927, *Guia de Portugal. II. Estremadura, Alentejo e Algarve*, Lisboa: Biblioteca Nacional

¹⁰ Veja-se *Anexo VII*, p.119.

¹¹ CHAVES, Luís, 1958, *Os transportes populares em Portugal. Carros e Barcos (Tipos e decorações)*, Lisboa: FNAT

também presentes no Alentejo, que se caracterizam por ter um toldo semicilíndrico”(...) de lona branca ou de oleado pintado com uma ou mais cores [e que] arma sobre arcos de vergas de castanho (o «caniço»)” (1958:24).

Posteriormente a esta fonte bibliográfica, foi identificada apenas em 1973 uma outra obra que faz menção aos veículos de tracção animal no Algarve, *O Carro de Bois em Portugal* de Fernando Galhano¹², um documento precioso do ponto de vista de uma contextualização histórica e descrição etnográfica, contudo, debruçado apenas num tipo de veículo, o carro de bois, sendo que, atendendo à carta de distribuição apresentada extra texto, a região do Algarve foi pouco analisada¹³. Sobre este tipo de veículo puxado por gado bovino, Fernando Galhano designa-o de carreta, tal como Vergílio Correia e, fornece-nos alguns dados sobre a sua estrutura, com base nomeadamente nos exemplos encontrados em São Marcos da Serra no Concelho de Silves, remetendo o resto da análise para os exemplares, também designados de carretas, existentes no Alentejo.

A seguir a esta fonte bibliográfica e até ao presente, não foram encontradas mais referências sobre os veículos de tracção animal no Algarve capazes de serem analisadas no âmbito da investigação. Foi necessário portanto direccionar a pesquisa para mais fontes bibliográficas que nos falassem da temática, noutras regiões do país.

Foi no âmbito dessa pesquisa que foi identificada mais uma obra de Luís Chaves, *Notas de etnografia. Carros, carrinhos e carroças em Lisboa. Transportes de tracção animal* onde Luís Chaves nos descreve os vários tipos de veículos em circulação em Lisboa no início dos anos 50 do Século XX com imagens exemplificativas, fornecendo também informações de cariz histórico e de contextualização do seu aparecimento e circulação pelas ruas da capital. Também sobre Lisboa, em *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no Século*

¹² GALHANO, Fernando, 1973, *O Carro de bois em Portugal*, Lisboa: Instituto de Alta Cultura / Centro de Estudos de Etnologia Peninsular

¹³ De acordo com a apresentação gráfica impressa na carta mencionada, Fernando Galhano identificou apenas dois concelhos algarvios com carros de bois, Lagos e Silves.

XIX¹⁴ de Maria Capitão foram encontradas algumas informações resultantes de uma pesquisa histórica intensiva sobre os vários tipos de transportes terrestres que existiram em Lisboa, tais como eléctricos, elevadores e veículos de tracção animal, sobretudo aqueles que ficaram na memória por pertencerem a empresas conhecidas na cidade.

Sobre o Alentejo, Silva Picão em 1903¹⁵ descreve os carros, entenda-se os veículos de tracção animal, de uso comum na região, agrupando-os em quatro tipos: o “carro alentejano, de uso comum, para muares; carreta; carro manchego, para bois, e carrinho de varais, para uma besta”(1947:218) e para cada um fornece um conjunto diversificado de informações relacionadas sobretudo com as características e diferenças presentes ao nível da sua forma e estrutura. Em 1938, António Barbosa¹⁶ faz uma descrição ao pormenor do veículo de tracção animal em voga no Alentejo, mais precisamente na região de Évora, descrevendo e enumerando as diferentes partes constituintes de um veículo, com uma especial atenção à nomenclatura empregue.

De carácter mais geral, mas de grande utilidade para o aprofundamento do conhecimento sobre os transportes, a obra de Artur Teodoro de Matos¹⁷, embora nos reporte para um período entre 1750 e 1850 (anterior ao estudado nesta investigação) permitiu um entendimento mais amplo da importância dos transportes na vida de uma região.

Também sobre uma área geográfica específica, a Póvoa do Varzim e mais recente do que qualquer outra referência bibliográfica acima descrita, foi-me fornecida pelo orientador a obra *A carroça poveira. Subsídios para a sua história* – de Maia dos

¹⁴ CAPITÃO, Maria Amélia da Motta, 1974, *Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa

¹⁵ PICÃO, José da Silva, 1947 [1903], *Através dos Campos. Usos e costumes agrícolas alentejanos*, Lisboa: Neogravura

¹⁶ BARBOSA, António da Silva, 1938, «Nomenclatura do carro alentejano», *Revista Lusitana*, nº36: 236-245

¹⁷ MATOS, Artur Teodoro, 1980, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada: Universidade dos Açores

Santos¹⁸ que, embora incida sobre um tipo de veículo específico tal como outros autores já referidos, neste caso a carroça da Póvoa do Varzim, fornece dados preciosos sobre os procedimentos adoptados ao nível nacional para o registo dos veículos de tracção animal. Uma leitura mais atenta desta obra permitiu-me avançar nitidamente na necessidade de compreender a existência dos registos de veículos de tracção animal que tinha em mãos e fazer a ponte para o universo da legislação nacional sobre o tema dos registos, dos veículos e das regras que ao longo dos anos foram decretadas sobre a sua circulação nas vias de comunicação nacionais.

Paralelamente a esta pesquisa pela legislação decretada pelos órgãos governamentais, foi também realizada uma outra pesquisa ao nível das posturas e regulamentos locais em busca de legislação sobre a circulação dos veículos de tracção animal. A biblioteca da Faculdade de Direito de Lisboa e o Arquivo Distrital de Faro foram os locais eleitos para esta consulta. Da leitura de posturas oriundas de locais tão distantes como Bragança, Arraiolos ou Lagos foram identificadas semelhanças e diferenças que, uma vez comparadas com as Posturas Municipais de Tavira e com os próprios registos que tinha em mãos, permitiram compreender melhor os traços característicos dos veículos de tracção animal do concelho de Tavira.

A primeira parte da investigação incidiu neste esforço de procura de fontes documentais que nos falassem dos veículos de tracção animal em Portugal e no Algarve e também fontes que nos fornecessem dados para contextualizar a obrigatoriedade de registar os veículos, cuja prova documental era a fonte primordial da minha investigação.

Outra das preocupações inerentes a este estudo prendeu-se com o tratamento do fundo documental que servia de base à investigação. Qual a melhor forma de tornar os registos analiticamente legíveis; isto é, como tornar a informação que estava contida em

¹⁸ SANTOS, Maia dos, 2001, *A carroça poveira. Subsídios para a sua história*, Póvoa do Varzim: Câmara Municipal da Póvoa do Varzim

cada uma das fichas em papel analisável no seu conjunto. Para tal, foi criada de raiz uma base de dados informática em *Acess* com todos os campos incluídos na ficha original e foi acrescentada uma coluna com campos de interpretação dos dados, campos esses concebidos com o intuito de permitir o cruzamento de todas as informações de interesse para o desenvolvimento da investigação. Assim, foram introduzidas, uma a uma, todas as informações contidas nas fichas para que estas pudessem ser legíveis no conjunto. Esta tarefa apesar de morosa possibilitou, por um lado aumentar significativamente o grau de segurança dos dados transpondo-os para um suporte informático¹⁹ e, por outro lado desencadeou aquilo que o suporte em papel não nos permitia, a reunião de um conjunto de dados capazes de serem analisados, quer do ponto de vista de uma análise estatística de conjunto, quer do ponto de vista de uma pesquisa direccionada para o micro, para um dado veículo, para uma dada pessoa ou uma dada matrícula. Esta potencialidade da base de dados, de facilidade de identificação do micro, demonstrou ser particularmente útil na segunda fase da investigação, aquela que foi desenvolvida no terreno, em busca dos veículos e das pessoas mencionadas nos registos. No âmbito desta vontade foram realizadas algumas incursões no terreno em busca de mais palavras, para além daquelas escritas nas fichas. Identificaram-se apenas dois casos de pessoas que ainda hoje têm um animal de tiro e por conseguinte têm um veículo de tracção animal que utilizam em pequenas deslocações, contudo o que mais comumente se encontrou foram casos de veículos desactivados, deixados ao abandono perto de habitações rurais. O desencadear da inquirição levou-me a explorar outra vertente associada a este universo dos veículos de tracção animal: os construtores. Esta pista de investigação conduziu-me para fora do concelho de Tavira, para locais onde eram preferencialmente fabricados e comprados os veículos que circulavam nas estradas do concelho. Assim, foram visitadas localidades como Vilarinhos, no concelho de São

¹⁹ Na criação desta base de dados esteve também a preocupação de a tornar um instrumento de fácil acesso, nomeadamente no âmbito de uma futura exposição do Museu da Terra que aborde a temática dos veículos de tracção animal.

Brás de Alportel que outrora era um grande centro produtor de veículos, entre outros locais onde ainda hoje existem abegões que restauram veículos.

No decurso de toda a investigação foi dada primazia a uma abordagem metodológica, na tentativa de explorar as possibilidades de interrogar um fundo documental fruto das directrizes organizacionais da nossa sociedade. Foi, partindo do pressuposto teórico de que as fontes históricas locais, nomeadamente as existentes ao nível do município, são terrenos férteis de investigação e interrogação, pressuposto esse que tem vindo a ser explorado em algumas disciplinas como a História e a Antropologia que, foi lançado o desafio para este estudo²⁰.

Nos capítulos seguintes será apresentado o trabalho realizado com esse propósito, desde a identificação e caracterização da fonte histórica local escolhida disponível ao nível do município – os registos de veículos de tracção animal – até aos caminhos percorridos para a sua interrogação. No final são apresentados alguns materiais propositadamente recolhidos e organizados para serem utilizados no âmbito de actividades com o público do futuro Museu da Terra, para despertar nos outros, tal como em mim foi despertada, a curiosidade de interrogar os documentos e os objectos produtos da nossa vida em sociedade.

²⁰ Ver, a título de exemplo SOBRAL, José Manuel, 1999, *Trajectos: O Presente e o Passado na Vida de uma Freguesia Rural*, Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais

2. A fonte: os registos de veículos de tracção animal no Concelho de Tavira

2.1. Caracterização do fundo documental

O despoletar da curiosidade pela temática dos veículos de tracção animal foi iniciado, como referi anteriormente, pela descoberta de um conjunto de registos de veículos num arquivo morto de uma repartição da Câmara Municipal de Tavira: a Secção de Taxas e Licenças. Depois do seu transporte para o Museu da Terra e de um primeiro manuseamento constatou-se que os registos estavam datados, cronologicamente dispostos e colocados sequencialmente por número de matrícula, sendo que a primeira ficha se referia ao registo de um veículo realizado em Dezembro de 1944 com a matrícula N°3 e a última ficha a um registo de veículo realizado em Julho de 1964 com a matrícula N° 2772. De uma observação ainda mais atenta resultou a constatação de que faltavam registos, pois, por vezes havia intervalos entre os números de matrícula. De um registo com a matrícula n°3, por exemplo, saltava para um registo com o n°6.

Não estava familiarizada com os procedimentos administrativos realizados na altura. Urgia encontrar pessoas que me fornecessem mais pistas para entender o fundo documental que tinha perante mim. Optei por isso pela via que me parecia mais acertada: encontrar algumas respostas junto dos actuais funcionários da autarquia ao serviço naquela repartição. A curiosidade foi acolhida com algum interesse, contudo, respostas, essas, eram difíceis, pois não restava naquela secção nem sequer na autarquia nenhum funcionário que outrora tivesse trabalhado naquela tarefa. Deram-me apenas a confirmação de que o registo dos veículos de tracção animal tinha deixado de ser obrigatório há muitos anos. Um segundo contacto, mais aprofundado com um funcionário levou-me a mais um dado que viria a resolver o enigma com que me tinha inicialmente deparado, o de faltarem fichas. Segundo este funcionário, sempre que alguém se deslocava à Secção para abater o registo de um veículo, a respectiva ficha era

retirada do ficheiro e colocada à parte numa pasta intitulada “cancelamentos”, que entretanto possivelmente teria sido enviada para o Arquivo Municipal de Tavira.

Esta pista acabaria por se tornar frutífera para o enriquecimento da investigação. No Arquivo Municipal de Tavira acabei por ir encontrar, para além da pasta “cancelamentos” de que o funcionário da Secção de Taxas e Licenças me tinha falado, um conjunto diversificado de documentos relacionados com os veículos de tracção animal no concelho. Foi desta forma que identifiquei mais um conjunto de fontes documentais capazes de serem analisadas e que começavam em 1912 e terminavam em 1964.

Assim, tinha ao meu dispor dois grupos de documentos para análise: os documentos depositados no Arquivo Municipal de Tavira (1912-1964) – *Grupo I* – e os registos oriundos da Secção de Taxas e Licenças da Câmara Municipal de Tavira (1944-1988) – *Grupo II*.

2.1.1 Caracterização do Grupo I – Documentos relacionados com os veículos de tracção animal depositados no Arquivo Municipal de Tavira (1912-1964)



Fig.1 – Caderno de registos de veículos de tracção animal, 1912-1913, (Arquivo Municipal de Tavira, Pasta A45)

No Arquivo Municipal de Tavira fui encontrar sete pastas – referências A32, A45, A48, A49, A50, A51 e A52 – alusivas ao universo dos veículos de tracção animal. De uma primeira observação dos documentos resultou a percepção de que estes não obedeciam a uma formato estandardizado. De facto a diversidade de formas era grande. Tratavam-se uns de registos de veículos inscritos em livros, outros intitulavam-se mapas, outros reportaram-nos a processos de transferências de propriedade, relações de matrículas, averbamentos, segundas vias de livretes de circulação, cancelamentos, declarações de venda, etc. e referiam-se a um período compreendido entre 1912 e 1964.

Foi no âmbito desta pesquisa que foi identificado o registo de veículo de tracção animal mais antigo encontrado ao longo da investigação, datado de 1912.

Ao Sr. João António Guerreiro da freguesia de Santiago, sítio de Tavira se passou em 1 de Novembro de 1912 licença para uso de um veículo de 4 rodas tirado por 2 cavalgaduras, do qual pagou a respectiva taxa de reis \$850.

(Pasta A45, Arquivo Municipal de Tavira)

Este documento permitiu confirmar que, mesmo antes de 1944, data do primeiro registo encontrado na Secção de Taxas e Licenças, a Câmara Municipal de Tavira tinha implementado um sistema de registo e controle dos veículos que circulavam no seu concelho e que, atendendo à diversidade de veículos registados, estes pagavam taxas de diferentes valores consoante a tipologia do veículo e a função a que se destinavam. Assim, em 1912 e 1913 por exemplo, eram aplicadas taxas segundo o período de tempo que o proprietário do veículo queria pagar: 1 ano para transporte de cargas, 1 ano para transporte de pessoas, 9 meses para transporte de carga e 6 meses para transporte de carga.

Com o intuito de contextualizar melhor as circunstâncias em que eram aplicadas as taxas, optou-se por cruzar as informações contidas nos registos do Arquivo Municipal de Tavira com as tabelas publicadas em jornais locais da época e com a informação decretada na legislação local, recorrendo-se neste caso às Posturas Municipais editadas pela Câmara Municipal de Tavira em 1914²¹, as únicas que o Arquivo Municipal de Tavira dispõe devidamente catalogadas no seu acervo documental.

Ao consultar um Edital publicado em 22 de Dezembro de 1910 no Jornal *Província do Algarve*, ficámos com a confirmação de que já nesta data, os proprietários dos veículos de tracção animal eram obrigados a dirigirem-se aos serviços camarários afim de obterem uma licença de circulação, sendo que, os veículos que se destinavam em exclusivo ao serviço da lavoura, o que não era o caso por exemplo do registo acima transcrito de 1912, estavam isentos de pagamento. Outra informação que podemos

²¹ Para mais pormenores sobre este documento veja-se Capítulo *Os veículos de tracção animal na legislação local*,

deduzir da consulta deste Edital é que o pagamento das taxas em 1910 era feito por trimestres, ou seja por 3 meses, 6 meses, 9 meses ou 1 ano; informação que condiz com a inscrita nos livros de registos de 1912 e 1913 que consultámos no Arquivo.

Através da consulta da “Tabela das taxas sobre veículos deste concelho”²² publicada nas Posturas Municipais de 1914 ficámos a saber que existiam na altura a circular pelo concelho de Tavira os seguintes oito tipos de veículos de tracção animal: de 4 rodas e 2 cavalgadas, de 4 rodas e 1 cavalgada, de 2 rodas e 2 cavalgadas, de 2 rodas e 1 cavalgada, de 4 rodas e 1 jumento, de 2 rodas e 1 jumento, de 2 rodas e gado vacum e de 2 ou 4 rodas e 2 jumentos²³. Todos estes veículos pagavam por ano, desde que não estivessem ao serviço da lavoura e dependendo se se destinavam ao transporte de pessoas ou de carga, uma taxa que variava entre 10\$00 por um veículo de 4 rodas e 2 cavalgadas para condução de pessoas e \$35 por um veículo puxado por 1 jumento destinado ao transporte de carga.

Retomando a análise centrada apenas nos dados inscritos nos registos do *Grupo I*, importa referir que, de uma leitura atenta de todos os registos referentes ao período compreendido entre 1912 e 1931 resultou a constatação de que o tipo de veículo mais comum, em circulação no concelho de Tavira nesta altura era o veículo de duas rodas, puxado por uma cavalgada²⁴.

Da leitura dos dados referentes anos 20 do século XX, mais especificamente ao período entre 1921 e 1924 é interessante notar que nos registos existem, para além da habitual referencia a quantas rodas e quantos animais de tiro têm os veículos, outros pormenores que outrora não eram descritos. Refiro-me por exemplo ao facto de vir mencionado se o veículo é coberto ou descoberto, no caso de veículos destinados ao

²² Cfr. *Código de Posturas da Câmara Municipal do Concelho de Tavira*. Aprovado em sessão de 29 de Julho de 1914, Tavira: Tip. Democrática, p. 75.

²³ Estas primeiras referências aos tipos de veículos de tracção animal, permitiram-me iniciar o processo de conhecimento das várias tipologias de veículos em circulação no Concelho de Tavira, etapa que viria a ser extremamente útil para melhor compreender os dados que tinha pesquisado nas referências bibliográficas e aqueles que viria a analisar no *Grupo II*.

²⁴ O uso da designação *cavalgada* aqui entenda-se como animal pertencente à espécie cavalgar ou animal pertencente à espécie muar. Nesta altura não era feita, em termos de registo, qualquer distinção, contrariamente ao que viria a suceder nos registos de veículos de tracção animal a partir de 1944.

transporte de pessoas; ou se o veículo é destinado ao transporte de água; menções que a partir daí deixam de ter lugar no momento do registo.

Na pasta onde estavam depositados documentos referentes à década de 50 do século XX fui encontrar informações que no desenrolar da investigação viriam a ser preciosas, quer no trabalho realizado no terreno, quer na análise que viria a realizar mais aprofundada dos dados do *Grupo II*. Foram encontradas declarações de venda de veículos, escritas pelos construtores dos veículos, os abegões. A descoberta destas foi extremamente importante para a identificação das várias oficinas de veículos de tracção animal onde as pessoas do Concelho de Tavira iam comprar os seus veículos. Foram encontrados officios de outras autarquias a informarem da transferência de um veículo do seu concelho para o Concelho de Tavira, referindo que o veículo tinha sido cancelado nos seus serviços administrativos. A leitura destes documentos viria mais tarde também a ser extremamente útil para a compreensão da dinâmica e dos circuitos de compra e venda dos veículos de tracção animal no Algarve.

O manuseamento cuidadoso da pasta “cancelamentos” permitiu retirar algumas informações interessantes para o desenvolvimento da investigação. Nesta pasta, estavam de facto os registos que me faltavam no *Grupo II*, mas também mapas de matrículas e cancelamentos, onde estavam inscritas sínteses referentes ao período de 1955 a 1964. O cancelamento do veículo de tracção animal era obrigatório²⁵, tinha de ser feito por iniciativa do proprietário e resultava de uma das duas situações: ou o veículo tinha deixado de ser utilizado ou o veículo tinha sido vendido a uma pessoa habitante de outro concelho²⁶ e por isso, o seu registo passava a ser da responsabilidade do novo proprietário e da nova autarquia. A primeira situação era a mais frequente.

A quantificação de todos os dados constantes nos mapas de cancelamentos permitiu concluir que entre 1955 e 1964, foi no ano de 1963 que se verificaram mais cancelamentos de veículos de tracção animal (59 cancelamentos ao todo) e que 1955 foi

²⁵ Cfr. Decreto nº 33 565 – Registos de veículos de tracção animal - 6 de Março de 1944

²⁶ Veja-se exemplo em *Anexo II* – p. 103

o ano em que se registaram menos cancelamentos (2 cancelamentos). De uma leitura do conjunto dos dados quantificados é possível concluir que houve um aumento gradual de cancelamentos de veículos entre 1955 e 1964, indicadores esses que, uma vez articulados com outros dados históricos, nomeadamente com o aumento do número de automóveis e tractores ou a diminuição do número de cabeças de gado de trabalho, proporcionam uma leitura mais esclarecedora das mudanças ocorridas ao nível dos transportes no Concelho de Tavira durante o século XX.

Em suma, para os documentos do *Grupo I*, pelas suas características ao nível da sua diversidade de formas e conteúdos, optou-se por uma leitura atenta e pela anotação de algumas informações consideradas importantes para o desencadear da investigação. Esta etapa permitiu-nos sobretudo aperceber, nomeadamente pela análise dos documentos do início do século XX, dos editais publicados em jornais locais e da legislação das Posturas Municipais, de que antes de 1944 existia já de facto a obrigatoriedade de registar nos serviços camarários os veículos de tracção animal, mas desde quando exactamente, não foi contudo possível apurar, por falta de documentos ou testemunhos capazes de clarificar esta dúvida.

Relativamente a documentos como por exemplo declarações de venda ou facturas anexadas a primeiros registos de veículos ou ainda pedidos de averbamento de registos já existentes, optou-se por, ou reproduzi-los, ou anotar a sua localização, no caso de serem relevantes para um futuro confronto com as informações que viriam a ser analisadas nos registos do *Grupo II*. A análise destas declarações de venda²⁷ foi extremamente útil na etapa de identificação e localização dos carpinteiros de carros existentes no Algarve²⁸.

No que diz respeito aos pedidos de averbamento, foram encontrados documentos que comprovam as seguintes opções: mudança de serviço ao qual se destinava o veículo, mudança de residência do proprietário para outro local dentro do Concelho de

²⁷ Veja-se exemplos em *Anexo III* – p.106

²⁸ Veja-se Capítulo *O ofício de abegão no Algarve*.

Tavira²⁹, transferência de propriedade para outro habitante do concelho de Tavira³⁰ ou ainda pedido de emissão de uma segunda via do livrete³¹ por este se ter extraviado ou por se encontrar em mau estado de conservação.

²⁹ Veja-se exemplo em *Anexo IV* – p.113

³⁰ Veja-se exemplo em *Anexo V* – p.115

³¹ Veja-se exemplo em *Anexo VI* – p.117

2.1.2 Caracterização do *Grupo II - Registos oriundos da Secção de Taxas e Licenças da Câmara Municipal de Tavira (1944- 1988)*

O *Grupo II*, corresponde a um conjunto de aproximadamente 2700 registos todos eles com um mesmo formato, um verbete. Em 1944, data dos primeiros verbetes do *Grupo II*, o Estado publicou o Decreto nº 33:564 anunciado em Diário do Governo de 6 de Março³², que estabelecia as regras para os registos dos veículos de tracção animal nos concelhos portugueses. Os verbetes que tinha em mãos resultavam da entrada em vigor deste decreto.

Fisicamente o verbete é uma folha em papel com preenchimento na frente e no verso, com 22,5 cm de largura e 21 cm de comprimento e corresponde a um modelo de ficha com algum texto previamente impresso e com uma série de campos em branco para serem manualmente preenchidos. Assim, a parte da frente do verbete apresenta os seguintes campos para preenchimento:

Campos relativos ao proprietário	Campos relativos ao veículo
(a) Nome completo do proprietário	(a) Número de rodas
(b) Filho de	(b) Número de animais
(c) Estado civil	(c) Espécie (asinina, mular, cavalariça ou bovina)
(d) Idade	(d) Destino do transporte (pessoas ou mercadorias)
(e) Naturalidade	(e) Serviço (particular ou aluguer)
(f) Residência	(f) Local de recolha permanente do veículo
	(g) Número de matrícula
	(h) Assinatura do proprietário

Quadro 1 - Campos de preenchimento na parte da frente do verbete

³² Para mais pormenores sobre o conteúdo do Decreto 33:564 veja-se Capítulo *Enquadramento da fonte na legislação*

No fim consta ainda um local para a assinatura do Chefe da Secretaria da Câmara Municipal e um local para colocar a data em que foi feito o primeiro registo.



Fig.2 - Parte da frente do verbete

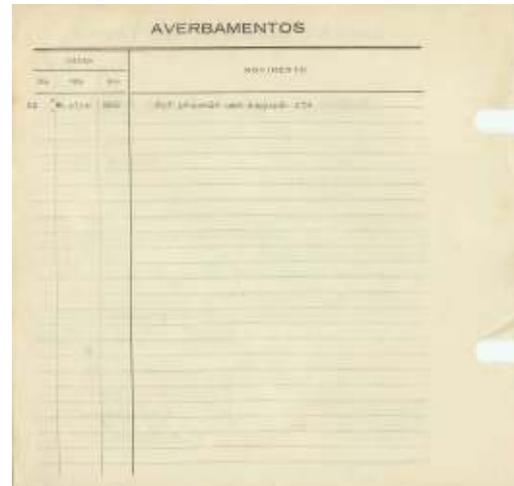


Fig.3 - Verso do verbete

O verso do verbete apresenta uma tabela destinada a inscrever os averbamentos, com uma coluna para colocar a data (dia, mês e ano) e uma coluna denominada *movimento* para especificar o motivo do averbamento. Este campo era preenchido sempre que o veículo mudava de proprietário, sempre que o proprietário mudava de residência ou perdia o livrete e solicitava uma segunda via.

Atendendo à quantidade de informação reunida neste verbetes, para este conjunto, *Grupo II*, optou-se por um tratamento mais cuidado, tendo em vista um aprofundamento do conhecimento sobre a temática dos veículos de tracção animal em circulação no Concelho de Tavira. O procedimento adoptado para o tratamento e análise de este conjunto alargado de informação será especificado no capítulo seguinte.

2.2. A leitura dos registos. Identificação de pistas para a sua interrogação.

2.2.1. Técnicas utilizadas para a análise do fundo documental

Com o intuito de tornar analisável a informação constante nos verbetes optou-se por realizar para o *Grupo II* uma base de dados em *Acess XP*. Esta foi uma base de dados completamente concebida de raiz para este efeito. Para tal recorreu-se a alguns conhecimentos exercitados no decorrer do trabalho realizado para a Câmara Municipal de Tavira, nomeadamente na criação de outras base de dados para outros assuntos relacionados com o inventário de objectos.

Assim, para cada verbete foi realizada uma ficha informática com toda a informação que consta no verbete original (Quadro 1) acrescida de mais um espaço aberto à colocação de dados recolhidos à posteriori sobre aquele registo em concreto. Neste novo espaço, diferenciado cromaticamente a verde, foi colocado um campo denominado *observações*, onde é possível acrescentar informações escritas e três campos para colocação de imagens. O campo *observações* estava apto a receber, sempre que possível, apontamentos sobre aquele registo recolhidos em trabalho de terreno e os campos das imagens, estavam prontos a receber fotografias tiradas no terreno ou a receber documentos digitalizados, resultantes por exemplo, do cruzamento das informações constantes no *Grupo I*.

Com esta base de dados ficou solucionada a dificuldade de como tornar pesquisáveis as informações contidas nos verbetes. Atendendo ao número total de verbetes, aproximadamente 2700 e, ao desempenho manual da tarefa, verbete a verbete inserido na base de dados, optou-se por informatizar aproximadamente metade do número total de verbetes do *Grupo II*, ou seja, foram inseridos no programa 1370

verbetes. É com base nos dados relativos a estes 1370 registos inseridos na base de dados que foi desencadeada a análise.

2.2.2. A análise dos dados informatizados

Ao ler um registo ficamos a saber uma série de informações sobre o veículo em si, mas também sobre as pessoas que o conduziam, no momento do primeiro registo e depois: quando, para quem e para onde é que o veículo foi, por compra ou por herança. Ao ler um registo, conseguimos portanto situar o veículo de tracção animal no tempo, porque todos os dados inscritos estão devidamente datados e, no espaço, porque é sempre inscrita a posição ou melhor a localização do veículo no território concelhio, isto é, em que sitio e em que freguesia.

Os averbamentos decorriam essencialmente das seguintes situações: da necessidade de emissão de uma segunda via do livrete de circulação do veículo, a mudança do serviço para o qual se destina do veículo, a mudança de residência do proprietário ou ainda a transferência de propriedade do veículo para outro dono residente também no concelho.

Como extrair dados analíticos de toda a informação inserida na base de dados respeitante a 1370 verbetes foi a etapa seguinte.

Da análise realizada foi possível concluir diversos dados que nos permitiram aumentar o conhecimento sobre a realidade dos veículos de tracção animal no Concelho de Tavira e que de seguida serão apresentados.

Todos os registos analisados foram realizados entre Novembro de 1944 e Janeiro de 1945, aliás, em conformidade com o estabelecido no Art.9º do Decreto nº 33:564: “Até 31 de Dezembro de 1944 deverão as câmaras municipais promover a renovação dos registos de todos os velocípedes e veículos de tracção animal existentes nos respectivos concelhos e proceder à distribuição dos livretes de circulação e das chapas

de registo do novo modelo”. Assim, no momento do primeiro registo, o proprietário do veículo de tracção animal recebia também um livrete de circulação e uma chapa de matrícula.



Fig.4 – Exemplo de livrete de circulação de veículo de tracção animal emitido pela Câmara Municipal de Tavira



Fig.5 – Exemplo de chapa de matrícula de veículo de tracção animal emitida pela Câmara Municipal de Tavira

Tentámos, junto das notícias publicadas em jornais locais encontrar artigos que comprovassem esta grande afluência aos serviços camarários nesta altura, mas em vão, porque o único jornal com edição em Tavira nessa altura, o *Povo Algarvio*, não menciona o acontecimento. Foi encontrada apenas a menção ao estipulado alertando os proprietários na revista *Gazetas das Aldeias* de 1 de Abril de 1944.

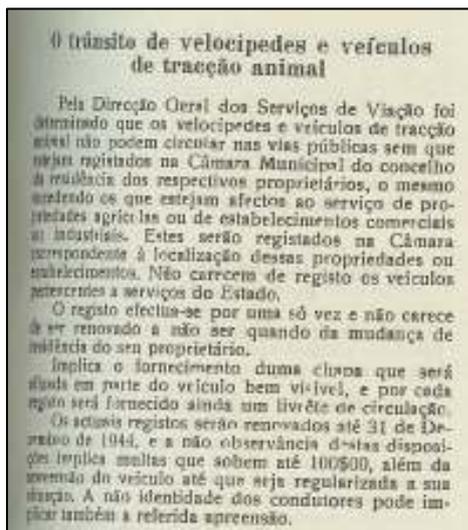


Fig.6 – Anuncio ao disposto no Decreto 33:564
(*Gazeta das Aldeias*, nº2039, 1 de Abril de 1944)

O último averbamento encontrado registado nos verbetes analisados é datado de 1988³³. Na tentativa de esclarecer quando exactamente terminou a obrigatoriedade de registar ou averbar os veículos de tracção animal no Concelho de Tavira foi realizada uma pesquisa pela legislação publicada a nível nacional. Como a obrigatoriedade do registo em 1944 tinha resultado de uma directriz decretada pelo Estado, foi para essa mesma legislação que foi canalizada a pesquisa. Desta pesquisa não adveio nenhum resultado, ou seja, tendo em conta a análise de todos os Decretos publicados entre 1944 e 2007, não foi publicada pelo Estado Português nenhuma lei que revogasse o Decreto-Lei nº 33:564 de 1944. Tendo em conta que de acordo com o Código Civil³⁴ uma lei só deixa de estar em vigor se for publicada outra lei que a revogue, conclui-se que juridicamente a Lei nº 33:564 de 1944 ainda se encontra hoje em vigor e que, nomeadamente no Concelho de Tavira, o que sucedeu foi ter caído em desuso, ou seja, a partir de 1988 a afluência de pessoas aos serviços camarários afim de realizar o registo do veículo de tracção ou para comunicar algum averbamento, desceu de tal maneira que esta prática deixou de se realizar.³⁵

Relativamente às informações respeitantes aos proprietários inscritas nos verbetes, isto é dados pessoais, como nome, morada, estado civil e filiação, estas foram extremamente úteis para facilitar por um lado o cruzamento com os documentos do *Grupo I* e por outro lado, a identificação de veículos encontrados mais tarde no trabalho de terreno.

Quanto ao resultado da análise das informações relacionadas com os próprios veículos será de seguida apresentado. No que diz respeito às características do próprio veículo, ou seja, por exemplo o número de rodas, podemos concluir que a maioria dos veículos de tracção animal em circulação em Tavira eram de duas rodas (98,7%), sendo

³³ Veja-se no *Anexo I - CD Base de Dados* ID nº571,

³⁴ Veja-se *Código Civil* aprovado pelo Decreto-Lei 47344 de 25 de Novembro de 1966, Artigo 3 e Artigo 7.

³⁵ Na Póvoa do Varzim, por exemplo, esta prática perdurou até 1993. Ver SANTOS, Maia dos, 2001, *A carroça poveira. Subsídios para a sua história*, Póvoa do Varzim: Câmara Municipal da Póvoa do Varzim, p.77

que apenas 16, em 1370 veículos, eram de 4 rodas. Dentro dos veículos de duas rodas, aquele que era mais usual era o veículo puxado por um animal (98,3%) e mais precisamente por um animal de espécie muar (91,7%), ou seja uma mula ou um macho. Apenas 32 veículos eram puxados por gado cavalari, isto é, cavalos ou éguas e apenas 16 veículos eram puxados por gado asinino, ou seja burros. É de notar que dos 1329 proprietários de veículos de duas rodas e puxados por um animal, 58 deles referiam que puxavam o seu veículo ou por gado muar ou cavalari, em conformidade com o que mais lhes convinha.

Relativamente aos veículos de duas rodas puxados por dois animais, estes eram mais raros, apenas 22 num universo de 1351 e eram vulgarmente puxados por gado bovino (16veículos), sendo que 5 veículos eram puxados por dois animais de espécie muar. Veículos de duas rodas puxados por dois animais de espécie cavalari ou por dois animais de espécie asinina, não eram utilizados.

Quanto aos veículos de 4 rodas, os mais comuns eram os puxados por 1 animal de tiro de espécie muar. Quando os veículos de 4 rodas eram puxados por dois animais, eram escolhidos preferencialmente animais de tiro de espécie muar também.

Desta análise relativa às características do veículo é de realçar que o veículo mais utilizado era sem dúvida o veículo de tracção animal de duas rodas puxado por um animal de espécie muar, vulgarmente conhecido pelo menos na zona de Tavira por *carro de mula*.



Fig.7 – Veículo de tracção animal de duas rodas, puxado por um animal de espécie muar. Santo Estêvão. Família Palermo. Anos 50?
(Arquivo Histórico de Tavira)

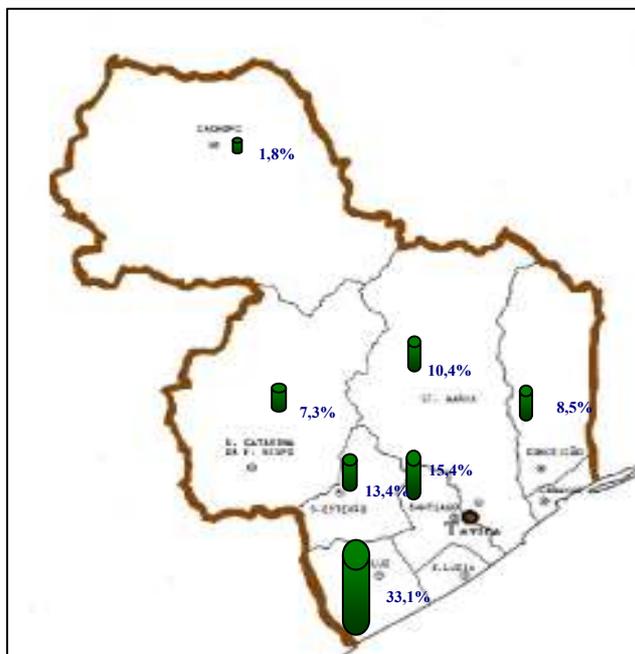
Quanto aos carros de bois, sobejamente conhecidos no resto do país e também assinalados no Algarve principalmente no Barlavento, mais especificamente na zona de Silves identificados no início do século XX por Silva Lopes, Tomaz Cabreira e Vergílio Correia ou mais tarde, em 1973 por Fernando Galhano, no Concelho de Tavira existiam em meados do século XX muito poucos comparativamente aos veículos puxados por 1 animal de espécie muar.

Posteriormente, com o decorrer da investigação e com as inquirições realizadas no terreno esta ideia veio de facto a ser confirmada. Uma série de pessoas com quem falei indicaram-me que os carros de bois eram pouco comuns no concelho, que eram mais avistados no Alentejo e que, os que os tinham no Concelho de Tavira, eram sobretudo famílias abastadas que possuíam gado bovino para trabalhar as longas extensões de terreno cultivado.

Retomando a análise estatística e desta vez referindo-me ao destino dado aos veículos, da análise dos registos, podemos deduzir que a maioria (88,4%) dos veículos de tracção animal eram utilizados para transporte de mercadorias, que apenas 6,1% se destinava a transporte exclusivo de pessoas e que 3,7% dos veículos tinham a função de transportar pessoas e mercadorias. Relativamente ao serviço a que se destinavam, particular ou de aluguer, a maioria tinha como destino o serviço particular (92,9%), sendo que apenas 5,5% dos veículos eram para aluguer.

Somando estas, às informações relativas às características dos veículos podemos concluir que, tendo como base a análise de 1370 verbetes, em meados do século XX os veículos de tracção animal mais utilizados no Concelho de Tavira eram os veículos de duas rodas, puxados por um animal de espécie muar e destinavam-se ao transporte de mercadorias em serviço do próprio proprietário.

Os resultados referentes à distribuição dos veículos pelas sete freguesias³⁶ – Cachopo, Santa Catarina da Fonte do Bispo, Santa Maria, Conceição, Santo Estêvão, Luz e Santiago - que dividiam na altura o território do Concelho de Tavira serão apresentados de seguida graficamente.



Mapa 1 – Mapa do Concelho de Tavira. Registos de veículos de tracção animal. Câmara Municipal de Tavira. Local de recolha permanente no momento do registo (1944/1945)

Da análise dos dados respeitantes ao local de recolha permanente do veículo podemos constatar que a freguesia com mais veículos em circulação era, em meados do século XX, a freguesia da Luz de Tavira, apesar de ser das freguesias do Concelho com menos área (3153 ha). Em 1944 tinha 454 veículos de tracção animal para 3694 habitantes³⁷, ou seja, existia uma média de aproximadamente 1 veículo para cada 8 pessoas, sendo que, quase na sua totalidade (384 veículos) eram veículos de duas rodas, puxados por um animal de espécie muar e tinham como destino o serviço particular de transporte de mercadorias.

Dentro da freguesia a Luz, os sítios onde existiam mais veículos eram Amaro Gonçalves, Palmeira, Pinheiro e Campina, locais onde, segundo testemunhos recolhidos posteriormente e alguma bibliografia consultada³⁸, sempre existiu uma grande

³⁶ Hoje em dia são nove as freguesias do Concelho de Tavira, pois Santa Luzia foi desanexada de Santiago em 1984 e Cabanas em 1997.

³⁷ Informações estatísticas retiradas de http://pt.wikipedia.org/wiki/Luz_de_Tavira

³⁸ Cfr. (CAVACO: 1976) e (OLIVEIRA: 1991)

actividade agrícola, derivada da riqueza dos solos e do regime de propriedade (pequenas e médias propriedades) factores esses que, associados ao facto de esta ser uma freguesia bem localizada em termos de vias de comunicação, com uma grande proximidade geográfica ao litoral e servida por duas estações de comboios, a estação da Arroio e o apeadeiro do Livramento, permitem um bom escoamento e circulação dos produtos agrícolas.

A freguesia de Cachopo, por sua vez e, apesar de ser a mais extensa do Concelho de Tavira (19756 ha) era em 1944 a que apresentava menos veículos de tracção animal em circulação. Contrariamente por exemplo a Luz de Tavira, Cachopo está geograficamente localizada na Serra do Caldeirão, longe do litoral, tem solos tipicamente serranos, pobres em termos agrícolas e sempre esteve muito menos bem servida em termos de rede viária. Aliás, os testemunhos recolhidos posteriormente no terreno confirmam e de certa forma explicam este número reduzido de veículos, ao referirem que se avistavam poucos veículos de tracção animal na serra e que, por os caminhos serem muito estreitos e acidentados, a população optava por utilizar sobretudo o gado asinino³⁹, ou seja, o dorso dos burros como forma de transportar aquilo que necessitavam. Ainda hoje, ao percorrermos as estradas e caminhos da freguesia de Cachopo é comum avistarmos pessoas a utilizarem os burros como meio de transporte para pequenas deslocações.



Fig.8 – Senhora montada num burro na Estrada 397 que liga Tavira a Cachopo. Outubro 2007. Autoria: Rodrigo Esteves

³⁹ Para aprofundar o conhecimento sobre a importância do gado asinino no Nordeste Algarvio veja-se por exemplo FERRO, Gaetano, 1956, *L'Algarve. Monografia Regionale*, Società d'Arte Poligráfica S.p.A, p.166,167 e BASTOS, Cristiana, 1993, *Os Montes do Nordeste Algarvio*, Lisboa: Edições Cosmos

A seguir à Luz de Tavira, a freguesia que em 1944 apresentava mais veículos era Santiago (211 veículos). Santiago tinha em 1944, antes da desanexação da freguesia de Santa Luzia, 3016 ha, geograficamente é uma freguesia que tem cerca de metade da sua extensão dentro da área urbana de Tavira, sendo que o restante território, a paredes meias com Santo Estêvão e Luz, está inserido numa área rural de bons terrenos agrícolas. Dos 211 veículos que existiam nesta freguesia de Santiago nesta altura, 159 deles eram, tal como se verificava na freguesia da Luz, veículos de duas rodas puxados por um animal de espécie muar e destinavam-se ao transporte de mercadorias em serviço particular. É de salientar que o sítio dentro da freguesia de Santiago onde se reuniam mais veículos de tracção animal era Bernardinheiro, local onde mais tarde no decorrer do trabalho de campo viria a encontrar o único proprietário que me foi possível apurar que realmente ainda utiliza o seu veículo de tracção animal nas estradas⁴⁰.

Relativamente às informações inscritas no verso de cada um dos verbetes, os averbamentos, pode-se concluir também alguns dados de interesse para o conhecimento desta temática. Como os averbamentos eram datados, ficamos por exemplo a saber que no período compreendido entre 1944, data do primeiro registo, até 1988, data do último averbamento, a altura em que se verificou uma maior afluência aos serviços camarários com este fim, foi na década de 50 do século XX, altura em que as práticas da sociedade estavam de facto mais ligadas às necessidades de uma economia rural, sendo que daí para a frente, houve sempre um decréscimo. A diminuição na década de 60 não foi muito acentuada, contudo na década de 70 diminuíram bastante os averbamentos e por fim, na década de 80, foram apontados apenas 16 averbamentos. Estes dados, mais uma vez em articulação com outros que nos retractam as mudanças ocorridas ao nível da transformação dos meios de transporte e na mecanização agrícola, contribuem para o enriquecimento do conhecimento sobre as mutações ocorridas no quotidiano das pessoas, no que diz respeito à forma como se movimentavam e que formas escolhiam

⁴⁰ Veja-se Capítulo *Veículos e Narrativas*.

para transportar de um lado para o outro os objectos, os géneros, os instrumentos que faziam parte da sua vida.

Ainda relativamente aos averbamentos é de salientar que, quando estes se referiam à mudança de proprietário, a maioria era feita por venda, sendo que apenas uma minoria era realizada por herança, ou seja, o mais comum era os veículos serem transaccionados mediante um pagamento e não herdados.

Em suma, a base de dados realizada foi um instrumento precioso para alcançar uma série de dados quantitativos que de outra forma seriam impossíveis de alcançar, pois, as referências a esta temática que encontramos nomeadamente ao nível das estatísticas realizadas ao nível nacional, são escassas e pouco esclarecedoras para uma análise ao nível concelhio, como veremos no capítulo seguinte.

Por conseguinte, para além da mais valia apresentada, a base de dados é também um óptimo instrumento para pesquisar de uma forma muito rápida e eficaz uma determinada matrícula ou um determinado nome, proporcionando instantaneamente uma leitura do micro. Esta foi uma potencialidade que foi testada e exercitada no terreno, quando por exemplo encontrava um veículo abandonado que mantinha uma chapa de matrícula ou uma chapa com o nome do proprietário ou, quando não tinha qualquer chapa, mas que me informavam que teria pertencido a alguém que conheceram e sobre o qual me davam algumas referências, a mais vulgar delas o nome. O fruto deste exercício no terreno, sempre tendo como apoio central de investigação a base de dados, será apresentado no capítulo *Veículos e narrativas*.

3. Os veículos de tracção animal. Indicadores estatísticos e legislação

3.1. Leitura de alguns dados estatísticos

Com a verificação da escassez de fontes bibliográficas ao alcance desta investigação capazes de fornecer mais dados específicos sobre a utilização de veículos de tracção animal no Algarve no século XX, a pesquisa foi, depois de construída a base de dados, direccionada para a procura de elementos quantitativos publicados pelos Serviços Centrais capazes de desenhar uma possível linha de análise em torno das transformações ocorridas ao nível da utilização de veículos para transporte de pessoas, de mercadorias e para os trabalhos agrícolas. Desta forma, foram consultados os dados estatísticos à disposição no Instituto Nacional de Estatística (INE) que incidiam sobre o território e a temática em estudo: estatísticas agrícolas, recenseamentos gerais da agricultura e estatísticas dos transportes e comunicações. Da pesquisa feita resultaram informações referentes a um vasto período, compreendido entre 1934 e 1999. Dos quadros reunidos foram seleccionadas as informações que quantificavam os veículos de tracção animal, o gado de trabalho, os veículos automóveis e os tractores agrícolas. Foi dada ênfase ao estudo dos quadros que permitissem verificar a evolução do número de tractores agrícolas declarados, visto ter-se partido da premissa de que o tractor seria um bom indicador para o estudo da evolução da mecanização agrícola, mecanização essa que ao aumentar, reduziria a quantidade de gado de trabalho efectivo nas propriedades e consequentemente originaria o abandono dos veículos de tracção animal. Foram então pesquisados os quadros relativos a veículos de tracção animal, gado de trabalho (muar, asinino, cavalar e bovino) e tractores. A maioria dos dados estatísticos apresentando números de todos os distritos, permitiu-nos não só apurar informações sobre o Distrito de Faro, como também, em alguns casos, perceber as diferenciações existentes no território nacional.

No que diz respeito especificamente aos veículos de tracção animal a pesquisa pelos dados estatísticos mostrou-se pouco frutuosa: foram apenas encontrados elementos referentes aos anos de 1954 e de 1968. Os dados de 1954 fazem parte do documento “Estatísticas Agrícolas. 1954. Inquérito às explorações agrícolas” e estão reunidos numa tabela denominada “Máquinas, alfaias e meios de transportes existentes nas explorações agrícolas, por distritos”, cujo conteúdo foi transposto para o gráfico seguinte.

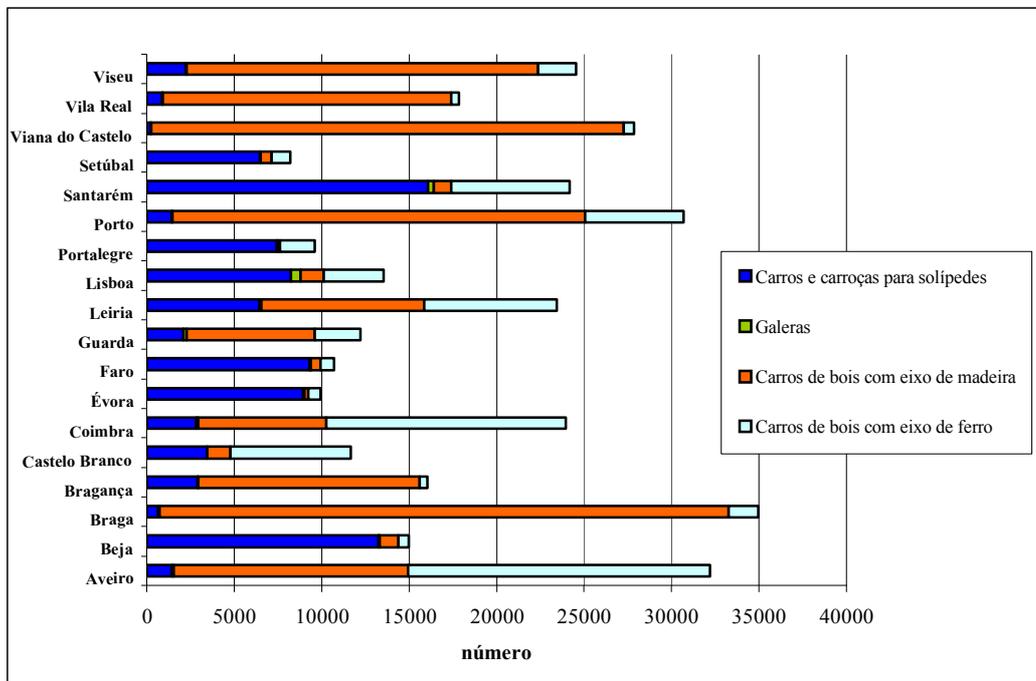


Gráfico 1 – Veículos de tracção animal existentes nas explorações agrícolas, por distrito. 1954

Fonte: INE – *Estatísticas Agrícolas 1954*, p.37-40

Ao analisarmos o *Gráfico 1* podemos verificar que em 1954, eram os carros de bois com eixo de madeira os mais utilizados, seguidos dos carros e carroças para solípedes (gado muar, cavalar e asinino), sendo as galeras (carro para transporte de mobílias com quatro rodas e dois eixos, sendo que o da frente rodava para a esquerda e para a direita para fazer as curvas) os veículos de tracção animal menos usuais.

Se por sua vez com base no *Gráfico 1*, reagrupámos os dados, repartindo-os em dois grandes grupos: a Norte do Tejo (distritos de Viseu, Vila Real, Viana do Castelo, Santarém, Porto, Lisboa, Leiria, Guarda, Coimbra, Castelo Branco, Bragança, Braga e Aveiro) e a Sul do Tejo (distritos de Beja, Évora, Faro, Portalegre e Setúbal), ficamos com uma leitura mais elucidativa dos diferentes veículos e da sua utilização no território nacional. Essa leitura permite-nos verificar por exemplo que em 1954 a Norte do Tejo os veículos de tracção animal mais utilizados eram os carros de bois com eixo em madeira e que a Sul do Tejo, os carros e as carroças para solípedes. Ainda nesta data e em particular no que diz respeito ao Distrito de Faro, estas *Estatísticas Agrícolas* permitem-nos apurar que existiam nas explorações agrícolas algarvias 10692 veículos de tracção animal declarados e que os veículos mais utilizados eram os carros e carroças para solípedes (9310) e os carros de bois com eixo de ferro (771). Esta incidência no Algarve de carros de bois com eixo de ferro em detrimento dos carros de bois de eixo de madeira comuns a norte do Tejo, é já em 1841 descrita por João Baptista da Silva Lopes⁴¹: “(...) apenas na beira-mar e arredores de Silves até S. Bartholomeu se usa de carros de bois (...) bastante pezados, mas não tanto como os de Lisboa; as rodas são de pinas e raios; os eixos pela maior parte, de ferro, e fixos aos leitos, e aquellas ferradas com as cabeças dos pregos salientes das chapas: os bois não andam ferrados.” (1988:33). Quanto à predominância dos veículos de tracção puxados por solípedes, condiz com os dados apresentados no capítulo anterior sobre a análise dos registos de veículos em circulação no Concelho de Tavira em meados do século XX.

Nos dados estatísticos referentes ao ano de 1968 (*Recenseamento Geral da Agricultura. 1968*) encontramos a segunda e última menção estatística aos veículos de tracção animal e neste caso é possível apurar dados à escala concelhia. É de salientar que no quadro analisado – “Explorações, segundo os meios de transporte, por classes de áreas e concelhos”, já não é realizada uma distinção entre os tipos de veículos de tracção

⁴¹ LOPES, João Baptista de Silva, 1988 [1841], *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*, 1º Volume, Faro: Algarve em Foco Editora

animal, sendo que os veículos automóveis já vêm mencionados. Serviram para contagem neste quadro apenas as explorações com mais de 20 hectares, o que no Distrito de Faro, correspondia em 1968 a 2631 explorações.

Concelhos	Veículos de tracção animal	Veículos automóveis
Albufeira	61	13
Alcoutim	35	1
Aljezur	229	2
Castro Marim	105	7
Faro	59	18
Lagoa	73	2
Lagos	105	4
Loulé	526	49
Monchique	35	12
Olhão	92	14
Portimão	43	2
S. Brás de Alportel	28	4
Silves	245	37
Tavira	96	11
Vila do Bispo	67	6
Vila R. Stº Antº	45	5
TOTAL	1844	187

Quadro 2 - Meios de Transporte em 1968. Distrito de Faro (explorações com mais de 20 hectares)

Fonte: INE – *Recenseamento Geral da Agricultura. 1968*, p. 160-161

Apesar de neste quadro estarem representadas somente as explorações com mais de 20 hectares e portanto os valores não serem representativos de todas as explorações agrícolas algarvias, o *Quadro 2* permite-nos observar que em 1968 existia no Algarve, pelo menos em explorações com estas dimensões, um número maior de veículos de tracção animal em serviço comparativamente com os veículos automóveis. Estes dados permitem-nos deduzir que, apesar de na altura já existir um comércio automóvel bem implementado, continuava o veículo de tracção animal a ser o meio de transporte eleito para o desempenho de serviços nas explorações agrícolas.

De seguida serão analisados os indicadores estatísticos relacionados com o uso do gado de trabalho com o intuito de compreender melhor as transformações ocorridas à escala do Algarve⁴² no uso e desuso do gado como força motriz para contextualizar as

⁴² Em relação à importância dos indicadores sobre o gado de trabalho no estudo do impacto que a mecanização teve na mudança das tarefas agrícolas veja-se por exemplo BAPTISTA, Fernando Oliveira, “Declínio de um tempo longo” in BRITO, Joaquim Pais de Brito *et al.* (coord.), 1996, *O voo do arado*, Lisboa, Museu Nacional de Etnologia

repercussões que este factor teve no número de veículos de tracção animal em circulação

Com base na consulta dos diversos Recenseamentos Gerais da Agricultura e Estatísticas Agrícolas disponibilizadas pelo INE, respeitantes ao período compreendido entre 1934 e 1999, logo numa primeira leitura constatamos que no Distrito de Faro o tipo de gado que existia em maior quantidade era o gado bovino. Contudo, os números relativos ao gado bovino incluem aqueles animais que são para produção de leite e carne e, aqueles que são para trabalho, tracção de alfaias e tracção de veículos. O gado asinino e muar têm valores muito semelhantes e o gado cavalari é aquele que é menos utilizado. A partir de 1972 desceu de uma forma acentuada o número de animais de espécie cavalari, muar e asinina, efectivos nas explorações agrícolas. Desde 1979 até 1999, data do último Recenseamento Geral da Agricultura, os quadros deixam de mencionar o gado muar, asinino e cavalari, havendo somente valores respeitantes ao gado bovino, gado esse em grande medida efectivo em explorações pecuárias ligadas à produção de leite. Como afirma Carminda Cavaco⁴³, relativamente aos valores do Recenseamento Geral da Agricultura de 1979 respeitantes ao gado declarado no Distrito de Faro: “As transformações mais significativas do ramo animal verificam-se nos bovinos (...) com o aumento dos efectivos, e a afirmação do sector leiteiro (...)” (1983:116)

A partir de 1979 não possuímos indicadores estatísticos sobre os animais de espécie muar, cavalari e asinina (sendo sobretudo o gado muar e cavalari o empregue como animal de tiro nos veículos de tracção animal algarvios), omissão essa que porventura deriva do decréscimo acentuado deste tipo de animais em circulação.

Tendo conhecimento destes dados quantitativos sobre o gado e comparando-os com a análise da fonte documental principal da investigação – os registos de veículos de tracção animal no Concelho de Tavira - e, apesar desta se restringir ao Concelho de Tavira, podemos verificar que coincidem, dado que, se fizermos uma leitura dos

⁴³ CAVACO, Carminda, 1983, *A agricultura do Algarve, segundo o Recenseamento Agrícola de 1979*, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos

averbamentos verificados, estes também diminuíram de uma forma acentuada a partir dos anos 70, ao mesmo tempo que diminuía também o número de gado de espécie muar, cavalar e asinina efectivo nas explorações agrícolas algarvias.

Com o intuito de esclarecer melhor estas mutações ocorridas ao nível da força motriz utilizada na agricultura, de seguida foram analisados os dados respeitantes à evolução do número de tractores em serviço nas propriedades agrícolas. O tractor aqui foi escolhido como unidade de análise para estudo da evolução da mecanização na agricultura.

Tendo em conta que os primeiros tractores surgiram no Algarve nos anos 50⁴⁴ e que nos anos que se lhe seguiram eram poucos aqueles que os podiam alcançar economicamente, o grosso da população rural continuou, assim nos diz por exemplo a leitura dos registos de veículos de tracção animal, a utilizar intensamente a força animal e conseqüentemente a preservar a utilização de veículos de tracção animal, pelo menos até aos anos 60 e 70, altura a partir da qual começou a haver um decréscimo acentuado.

A consulta das Estatísticas Agrícolas de 1954 e 1955, nomeadamente no que diz respeito aos números relativos à mecanização agrícola podemos verificar que em 1955 existiam no distrito de Faro 183 tractores, sendo que 2 deles foram adquiridos antes de 1931 e que a grande maioria foi adquirida no ano de 1955. Todavia, comparando estes dados sobre a mecanização de 1955 com os dados que quantificam os veículos de tracção animal em 1954, apresentados anteriormente, podemos verificar que em 1954 existiam só no distrito de Faro 10 701 veículos de tracção animal em circulação e que portanto, era sem dúvida este o tipo de veículo eleito pela população.

Nove anos depois, em 1963 e de acordo com as Estatísticas Agrícolas elaboradas pela Direcção-Geral dos Serviços Agrícolas e o INE, o número de tractores existentes no distrito de Faro já alcançava os 593. Em 1976 existiam neste mesmo

⁴⁴Por exemplo, em 1955 o Posto Agrário do Sotavento do Algarve situado em Tavira adquiria o seu primeiro tractor.

distrito 2611 tractores, em 1980 existiam 3955, em 1985 já existiam 4142 e em 1989 e de acordo com o Recenseamento Geral Agrícola existiam 7145 tractores.

No período compreendido entre 1963 e 1982 o número de tractores a trabalhar nas explorações agrícolas aumentou, de 1983 a 1985 baixou ligeiramente, sendo que de 1985 a 1989, aumentou de uma forma acentuada. Estes dados permitem-nos também eles fundamentar a situação de declínio da importância da abegoaria algarvia nos anos 80. A década de 80 foi, se interligarmos os dados apresentados sobre o gado e os tractores agrícolas, uma década onde ocorreram grandes transformações ao nível da tecnologia aplicada à actividade agrícola quer em território nacional quer no distrito de Faro. Essas mutações reflectiram-se no abandono dos animais como animais de trabalho e conseqüentemente no abandono dos veículos de tracção animal como recurso por excelência para transporte de pessoas e sobretudo de mercadorias. Paralelamente a este avanço tecnológico na agricultura, o sector do turismo foi também ele reforçado no Algarve, a população agrícola diminuiu e houve uma intensificação do comércio de veículos motorizados adaptados às necessidades da actividade agrícola, nomeadamente tractores e carrinhas de caixa aberta. Este será um assunto abordado no Capítulo *O ofício de abegão no Algarve. Caminhos de uma rota percorrida no presente.*

3.2. Enquadramento da fonte na legislação

3.2.1. Os veículos de tracção animal e o seu enquadramento legal

Uma outra preocupação desta investigação foi aprofundar o conhecimento sobre o controle e a regulamentação do trânsito dos veículos pelas estradas portuguesas e como é que efectivamente este se fazia num contexto de mudanças nos tipos de transporte, nomeadamente com o surgimento dos veículos motorizados⁴⁵. No capítulo anterior enquadrámos os veículos de tracção animal num contexto de mudanças ocorridas na agricultura tendo como auxiliares de análise os indicadores referentes ao gado e aos tractores, neste capítulo serão explorados os veículos de tracção animal na sua vertente de circulação pelas estradas e a forma como era normalizada a sua presença nas vias publicas, à escala nacional e à escala local.

Na pesquisa efectuada pela legislação portuguesa, o primeiro regulamento emitido pelos Serviços Centrais que incide sobre o modo como os condutores e veículos se devem comportar ao circular pelas estradas, é datado de 27 de Maio de 1911 e foi publicado no Diário do Governo nº 144 de 23 de Junho de 1911. Num claro contexto de inovação tecnológica ao nível dos transportes, a intensificação do tráfego automóvel exigia regras. Assim, este regulamento intitulado “Regulamento sobre a circulação dos automóveis”, como o próprio nome indica, incidia sobretudo na circulação dos veículos automóveis, definidos como “ (...) veículos de motor mecânico, seja qual for a sua natureza, destinados a circular sobre as vias públicas, sem necessitarem de emprego de

⁴⁵ O primeiro automóvel surgiu em Portugal em 1895 pelas mãos do Conde e Avillez (D. Jorge de Avillez). Logo na viagem inaugural, perto de Palmela, teve um acidente com um burro que circulava na estrada. Para mais dados sobre este acontecimento veja-se CAPITÃO, Maria Amélia da Motta, 1974, *Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa; DURO, Alfredo, 1955, *História do primeiro automóvel em Portugal*, Lisboa; RODRIGUES, José Barros, 2004, *O trem do Conde - História do primeiro automóvel que entrou em Portugal*, Casal de Cambra: Caleidoscópio.

carris”. Este documento menciona algumas características técnicas dos veículos automóveis consideradas essenciais, tais como a robustez e eficácia dos travões ou a necessidade de possuírem iluminação (duas lanternas à frente, uma de luz verde e outra de luz branca). Refere também quais os passos necessários para o condutor ter uma licença de circulação para o seu automóvel e uma licença para o poder conduzir, processo esse que passa necessariamente por uma avaliação em forma de exame realizada pela circunscrição da *Comissão técnica de inspecção, provas e exames de automóveis e condutores* da respectiva área de residência. Os requisitos mínimos para a admissão a exame para licença de condução eram: ter mais de 20 anos, bom comportamento moral e cívico, saber ler e escrever, não ter deficiências motoras ou sofrer de distúrbios mentais, não ser nervoso e ser capaz de conservar sempre a necessária serenidade. Este regulamento não faz menção às regras de comportamento ou posicionamento dos veículos motorizados nas vias ou às regras de prioridades, nem à circulação dos veículos de tracção animal.

Teríamos de aguardar até ao ano de 1928 para que fosse decretado pelo Ministério do Comércio e Comunicações (Direcção Geral de Estradas) o primeiro *Código da Estrada*, publicado em Diário do Governo de 6 de Fevereiro e aprovado pelo decreto nº 14:988 de 30 de Janeiro de 1928. Como explicado na introdução ao diploma, este foi realizado com o intuito de, por um lado fazer algumas alterações ao regulamento publicado em 1911 e por outro reunir num só documento todas as normas relativas à circulação de todos os veículos, pessoas e animais que transitam nas vias públicas. Relativamente às normas de circulação nas estradas, ainda na introdução é de assinalar a referência à necessidade de uniformizar o sentido da marcha pelo lado direito da via pública.

Esta determinação na uniformização das regras de circulação para todos os veículos e pessoas que transitam pelas vias está evidente na designação dada ao primeiro capítulo do diploma: “Disposições gerais aplicáveis aos peões, aos animais de

tiro, de carga ou montados e a todos os veículos que transitarem pelas vias públicas”. O artigo 2.º deste capítulo é todo ele relativo à boa conservação das vias públicas. São decretadas medidas rigorosas sobre a natureza dos rodados: “os aros metálicos das rodas devem ser contínuos, não podendo apresentar rebarbas ou saliências sobre as partes que tenham de estar em contacto com o solo”. O artigo 3.º determina que qualquer veículo não poderá exceder 250 cm de largura máxima, exceptuando os veículos especiais do Ministério da Guerra, as máquinas agrícolas e “os veículos de tracção animal desprovidos de guarda-lamas, nos quais a parte mais saliente, compreendendo todos os órgãos ou acessórios, não deve ir além de 20 cm do prumo tirado pelo exterior do aro das rodas.” Relativamente à iluminação dos veículos, o artigo 4.º determina que qualquer veículo não automóvel que circule na via pública durante a noite terá de possuir uma ou duas lanternas de luz branca na frente e uma luz encarnada à retaguarda, sendo que nos casos em que possuir apenas uma luz branca na frente ela terá de estar colocada à esquerda. O artigo 5.º diz-nos que todos os veículos, com excepção dos carros de mão, veículos pertencentes aos serviços do Estado e Câmaras Municipais ou viaturas agrícolas destinadas unicamente ao serviço privativo dos seus proprietários, são obrigados a possuir “num lugar bem visível uma placa metálica com o nome e domicílio do proprietário, bem como outra indicativa da licença municipal do respectivo concelho”. No que diz respeito à condução dos veículos de tracção animal, o artigo 7.º refere três modalidades diferentes: uma para o cocheiro, que deverá estar sentado no lugar que lhe for próprio no veículo; uma para o carroceiro, que deverá conduzir ao lado ou adiante da carroça, conduzindo o gado pela arreata à distância máxima de 150 cm; e outra para o carreiro⁴⁶, que deverá conduzir em pé na frente dos bois também a uma distância máxima de 150 cm.⁴⁷ A grande alteração introduzida por este diploma

⁴⁶ *carreiro* s.m. condutor de carro de bois (*Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto Editora, 2006)

⁴⁷ A diferença entre cocheiro, carroceiro e carreiro não é explicitada no diploma. A partir da leitura deste artigo depreende-se que é considerado cocheiro, não apenas aquele que conduz coches, mas também e tal como referido por Maia dos Santos, o condutor de carroças. (Cfr. SANTOS, Maia dos, *A carroça poveira. Subsídios para a sua história*, Póvoa do Varzim: Câmara Municipal de Póvoa do Varzim, 2001, p. 133)

reporta-se, tal como acima referido, à imposição da posição de marcha. A partir das 0 horas do dia 1 de Junho de 1928 todos os veículos e animais passariam a circular pela direita da via pública, deixando livre a esquerda. Para tal foi delegado nas autoridades administrativas a responsabilidade de tomar as providências necessárias “(...) para evitar a confusão que dê lugar a acidentes”. O Jornal *Diário de Notícias* de 2 de Junho de 1928 dá-nos conta das repercussões que a implementação desta medida teve no dia 1 de Junho por todo o país, com um enfoque maior nos acontecimentos ocorridos na cidade de Lisboa. É de realçar que a notícia relata que não houve acidentes de maior, contudo houve sim alguns imprevistos resultantes da desobediência de alguns animais de tiro: “Nos mercados, especialmente as colarejas riram à farta com os carreiros e almocreves que para ali transportam diariamente, dos arredores, os produtos. Estes foram os que em mais infracções incorreram, não por si mas pelos animais, desde longo tempo acostumados a seguirem os mesmos caminhos, sempre pela esquerda.” (*Diário de Notícias*, 02/06/1928:7). Por todo o país, nas estradas principais, inclusivamente, como nos descreve a notícia, no Concelho de Olhão, nomeadamente na bifurcação Fuseta-Olhão-Moncarapacho-Tavira, foram colocados painéis de tela anunciando o acontecimento com a frase “pela Direita!” bem visível⁴⁸.

Ainda mencionando o *Código da Estrada* de 1928, o artigo 12.º faz particular menção aos comboios, isto é, veículos agrupados em fila para fazerem qualquer trajecto. Em relação aos comboios de veículos de tracção animal é de realçar as regras impostas sobre a obrigatoriedade de não excederem 25 metros de comprimento, medida essa obrigatória também para o intervalo entre dois comboios.

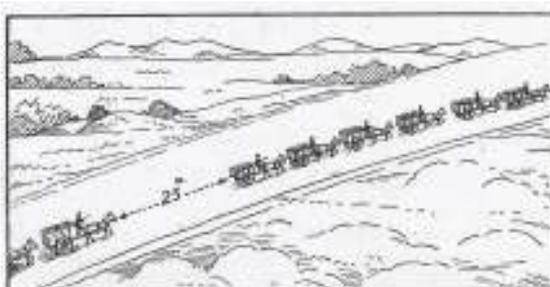


Fig. 9 – A distância mínima permitida entre grupos de comboios de viaturas de tracção animal. (Imagem extraída de VASCONCELOS, João de Almeida, *O Código da Estrada explicado*, Porto: Editorial Domingos Barreira, S/d [193...], p.47)

⁴⁸ Infelizmente não foram encontrados registos da existência de jornais locais que tivessem sido editados nesta altura e que nos relatassem a entrada em vigor deste novo regulamento na cidade de Tavira.

O Capítulo II – *Disposições especiais para veículos de tracção animal* desta legislação, impõe a obrigatoriedade de estes veículos serem munidos de travões “(...) de qualquer sistema eficaz (...)” e delimita o número máximo de animais de tiro, consoante o serviço a que se destina o veículo. Os veículos destinados a transporte de mercadorias não podem atrelar mais do que oito cavalos ou muares e os de transporte de passageiros mais de seis. Neste diploma é referido que é proibido o transporte de quaisquer cargas que arrastem pelo chão. E passa a ser proibido o trânsito de qualquer veículo de eixo móvel nas estradas portuguesas. O restante texto do diploma remete o seu conteúdo em exclusivo para as viaturas automóveis, como por exemplo a documentação obrigatória, exames, conteúdos dos exames e instituições com competências para os realizar. O penúltimo capítulo deste diploma determina as penalidades a aplicar aos transgressores do Código da Estrada.

Ainda no mesmo ano de 1928, a 14 de Abril é publicado o Decreto nº 15:536 em Diário do Governo nº 123 de 31 de Maio com um novo Código da Estrada que revoga o anterior e posteriormente em 31 de Maio de 1930 é publicado um novo diploma que revoga todos os anteriores (Decreto nº 18:406 publicado em Diário do Governo nº 125 de 31 de Maio de 1930). É particularmente deste decreto que proponho uma leitura mais atenta.

Os veículos de lavoura constituem instrumentos de trabalho indispensáveis aos que labutam no campo. Tam poderosa circunstância aconselha a remoção de óbices que contrariam o corrente aproveitamento de modelos que a tradição adaptara às condições difíceis do terreno e dos caminhos vicinais, libertando-os, dentro de justos limites, de impostos e várias formalidades.

(Decreto nº 18:406 de 31 de Maio de 1930 – Diário do Governo nº 125 de 31 de Maio de 1930, p.972)

Este excerto presente na introdução ao decreto nº 18:406, antecede uma série de modificações ao nível do conteúdo de alguns dos artigos do Código da Estrada. No artigo intitulado “Pressão sobre o solo, forma e natureza dos rodados”, passa a ser autorizada a utilização de carros de eixo móvel, mas apenas aos proprietários agrícolas e

agricultores. A largura mínima dos aros metálicos dos veículos de tracção animal passa a ser regida por uma tabela específica.

Carros de duas rodas

Espécie de tracção	Nº de animais	Largura dos aros (cm)
Gado bovino	1 animal	6
	2 animais	7
Gado cavalar ou muar	1 ou 2 animais	6
	3 animais	8
	4 animais	9

Carro de quatro rodas

Espécie de tracção	Nº de animais	Largura dos aros (cm)	
		Rodas dianteiras	Rodas traseiras
Gado bovino, cavalar ou muar	1 ou 2 animais	5	6
	3 ou 4 animais	6	8
	5 ou 6 animais	8	11
	7 ou 8 animais	10	13

Ficam excluídos desta obrigatoriedade os “(...) carros pequenos para transporte de géneros agrícolas (...) não devendo porém os seus aros, quando forem metálicos, ter largura inferior a 4 cm”.

É de referir também a modificação que houve ao nível do transporte de cargas. Foi acrescentado um artigo a autorizar o transporte de arados em cima dos veículos de tracção animal, desde que “(...) colocando a relha sobre a canga e revestindo a extremidade do timão em contacto com o solo de uma almofada de coiro ou de pano”. Em termos de iluminação, mantêm-se a obrigatoriedade dos veículos de tracção animal deterem depois do sol-posto uma luz branca à frente, do lado esquerdo, contudo é acrescentada a cláusula “nos carros de bois poderá a lanterna ser conduzida na mão do respectivo carreiro”. Ainda neste diploma é estipulado que os veículos de tracção animal ao serviço da lavoura ficam isentos do pagamento de imposto de trânsito, contudo terão de se deslocar às respectivas câmaras municipais para requererem uma chapa de matrícula a título gratuito e uma chapa com a inscrição “isento”. Esta isenção é também ela aplicada a veículos ao serviço do Estado. Cada proprietário agrícola ou agricultor tem direito a ter, no concelho onde tem situadas as propriedades agrícolas, um carro de tracção animal de eixo móvel ou eixo fixo, com isenção do pagamento

quaisquer impostos ou taxas, “(...) desde que com esse carro, não faça transportes de estranhos, remunerados.” Os veículos puxados apenas por animais de espécie asinina tem um desconto de 50% no imposto de trânsito. Em relação ao sistema de travões são também facilitadas as restrições aplicadas aos carros de bois ao serviço da lavoura, passando estes e os carros de mão a poder circular sem travões. Demais regras a aplicar ao trânsito dos veículos de tracção animal ficam, com o artigo 26.º deste diploma, a cargo das câmaras municipais. Também a cargo destas instituições fica a cobrança anual do imposto de trânsito a viaturas não automóveis não abrangidas pela isenção acima descrita – animais de carga e sela, veículos de tracção animal e bicicletas – sendo que à data por cada animal de carga ou sela eram tributados 15\$00, por cada veículo de tracção animal de duas rodas 30\$00 ou 45\$00 consoante o número de animais de tiro e por cada veículo de quatro rodas entre 36\$00 e 72\$00 também consoante o número de animais de tiro.

Esta responsabilidade atribuída aos municípios é minuciosamente descrita em 1944, com o decreto nº 33:564 publicado em Diário do Governo de 6 de Março. Este diploma esclarece os procedimentos necessários à obtenção de livretes de circulação para os veículos de tracção animal e incumbe as câmaras municipais de, até 31 de Dezembro de 1944, promover a renovação dos registos de todos os veículos de tracção animal existentes nos respectivos concelhos e de distribuir os respectivos livretes e chapas de matrícula de acordo com o novo modelo apresentado em anexo ao diploma.

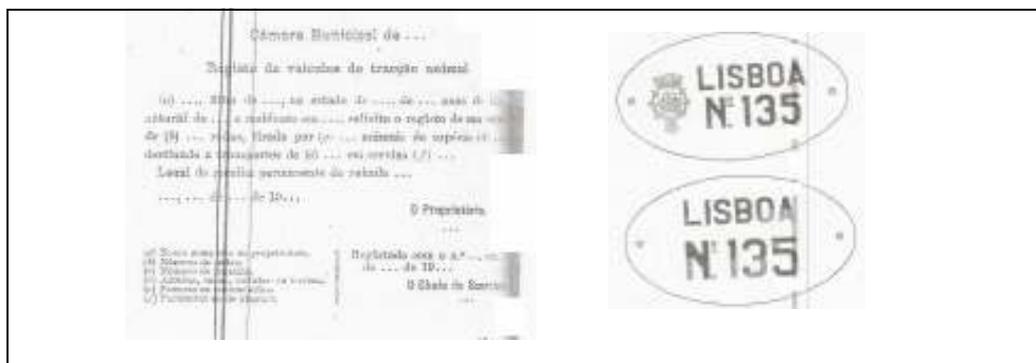


Fig.10 – Modelo de matrícula e de registo de veículos de tracção animal.

(Imagem extraída de Decreto nº 33 565 – Registos de veículos de tracção animal - 6 de Março de 1944)

A partir desta data todos os proprietários de veículos de tracção animal ficaram obrigados por lei a participar às câmaras municipais a transferência de propriedade, a mudança de residência ou a inutilização definitiva do veículo. É precisamente este o Decreto que veio dar origem aos registos de veículos de tracção animal, fonte primordial desta investigação.

Em 1954 foi publicado (Decreto-Lei nº 39 672 – Diário do Governo nº 110 de 20 de Maio) um novo Código da Estrada que substitui o de 1930, com alterações introduzidas face à intensificação do tráfego rodoviário. Intensificação essa que, segundo o descrito na introdução ao diploma foi “obra de renovação e ampliação das redes de estradas levada a cabo pelo Estado Novo que contribuiu, em não pequena medida, para o grande aumento de tráfego rodoviário verificado nas últimas duas décadas.” Com base no Artigo 2.º deste diploma ficam as câmaras municipais incumbidas de regulamentar o trânsito no interior das localidades. Relativamente ao trânsito de veículos de tracção animal é de salientar que as normas decretadas no Código da estrada de 1930, regra geral, mantêm-se nomeadamente no que diz respeito à largura mínima exigida para os aros metálicos das rodas, contudo outras são acrescentadas. É o caso da obrigatoriedade de estes veículos passarem a estar providos de um reflector branco à frente do lado esquerdo e dois reflectores vermelhos à retaguarda. Outro dado acrescentado ao Código encontramos-lo no artigo 37.º, onde são mencionadas pela primeira vez no âmbito do Código da Estrada preocupações com o trato dos animais de tiro: “O chicote será usado com moderação e não poderá ter na extremidade qualquer corpo que, pela sua rigidez ou peso, possa ferir os animais”, sendo o proprietário penalizado com uma multa de 100\$00 se for avistado a executar tal agressão.

Posteriormente a 1954 sucederam-se mais decretos que regulamentam a circulação na via pública, adaptando os seus conteúdos às várias transformações ocorridas no tráfego de veículos nas vias públicas, definindo e redefinindo normas

capazes de serem aplicadas aos novos meios de transporte que iam sendo consecutivamente aperfeiçoados e adaptados às exigências do transporte de pessoas e mercadorias. Esta transformação também se reflectiu ao nível da rede viária nacional. Foram construídos e melhorados quilómetros e quilómetros de estradas nacionais com o objectivo de encurtar as distâncias e facilitar as deslocações.

Apenas em 1994 (Decreto-Lei 114/94 de 3 de Maio) foi decretado um novo Código da Estrada que revogava o de 1954. O texto deste diploma, decorridos quarenta anos de transformações ao nível dos transportes terrestres, remete-nos para uma realidade bem diferente à retractada pelo Código de 1954. Em relação aos veículos de tracção animal, estes passaram a ser, por lei, proibidos de circular nas auto-estradas e respectivos acessos e passaram a ter de ceder passagem aos condutores de veículos motorizados. As normas relativas às dimensões dos aros metálicos das rodas já não são referidas. Mantêm-se porém as recomendações ao nível da não agressão aos animais de tiro, ao lugar exacto onde o condutor, cocheiro, carroceiro ou carreiro se devem posicionar e ao modo como deverão circular os comboios de veículos de tracção animal. Em 1998 (Decreto-Lei nº2/98 de 3 de Janeiro e Decreto Regulamentar nº22-A /98 de 1 de Outubro) é realizada uma revisão ao Código da Estrada que estabelece uma série de alterações, nomeadamente no que diz respeito às regras de sinalização, sendo que, em anexo ao *Regulamento de Sinalização do Trânsito* é apresentada a sinalização a colocar no início das auto-estradas que proíbe a circulação de veículos não motorizados, entre eles, os veículos de tracção animal, sinal esse que ainda hoje perdura.



Fig.11 – Sinal de proibição a peões, animais e veículos não motorizados

Decreto Regulamentar nº22-A /98 de 1 de Outubro,
Diário da Republica I Série - B. 5006-/(75)

No Código da Estrada consequente, publicado em 2001 (Decreto-Lei nº 265-A/2001 de 28 de Setembro), relativamente ao de 1994 mantêm as restrições à entrada de veículos de tracção animal nas auto-estradas e à obrigatoriedade de cedência de passagem aos veículos motorizados, contudo deixa de referir as normas para o lugar do condutor do veículo de tracção animal e para os comboios; e acrescenta um artigo que remete para as câmaras municipais o papel de regulamentar o trânsito deste tipo de veículos.

O Código da Estrada (Decreto-Lei nº 44/2005 de 23 de Fevereiro) vigente na actualidade, relativamente ao trânsito de veículos de tracção animal mantêm as disposições decretadas no diploma de 2001.

3.2.2. Os veículos de tracção animal na legislação local

Apesar de o primeiro automóvel ter entrado em Portugal em 1895 e de já em 1916 existirem em solo nacional 3211, a expansão do parque automóvel só se deu depois de meados da década de 20⁴⁹ e a publicação do primeiro Código da Estrada em 1928 é prova dos imperativos dessa expansão. Contudo, ao nível local e para grande parte da população continuavam a ser os animais os principais motores de trabalho e de transporte. Os dados analisados nos capítulos anteriores são prova disso e os textos dos regulamentos, códigos e posturas municipais também eles testemunham essa presença.

Fontes preciosas de informação sobre as práticas sociais locais, as posturas, ao ditarem minuciosamente regras sobre o modo como as pessoas se devem comportar no espaço público, oferecem-nos hoje uma compilação de dados de claro interesse para o estudo dos modos de vida nas diferentes localidades, de Norte a Sul do país.

⁴⁹ Cf. MATTOSO, José (dir.), 1994, *História de Portugal. A Segunda Fundação (1890-1926)*, Vol. VI, Lisboa: Circulo de Leitores, p.24

Por detrás de uma estrutura que obedece às exigências formais de um documento oficial do município, com capítulos e artigos numerados sequencialmente, os códigos das posturas municipais permitem, uma vez decifrados, alcançar conteúdos férteis em informações sobre os hábitos locais.

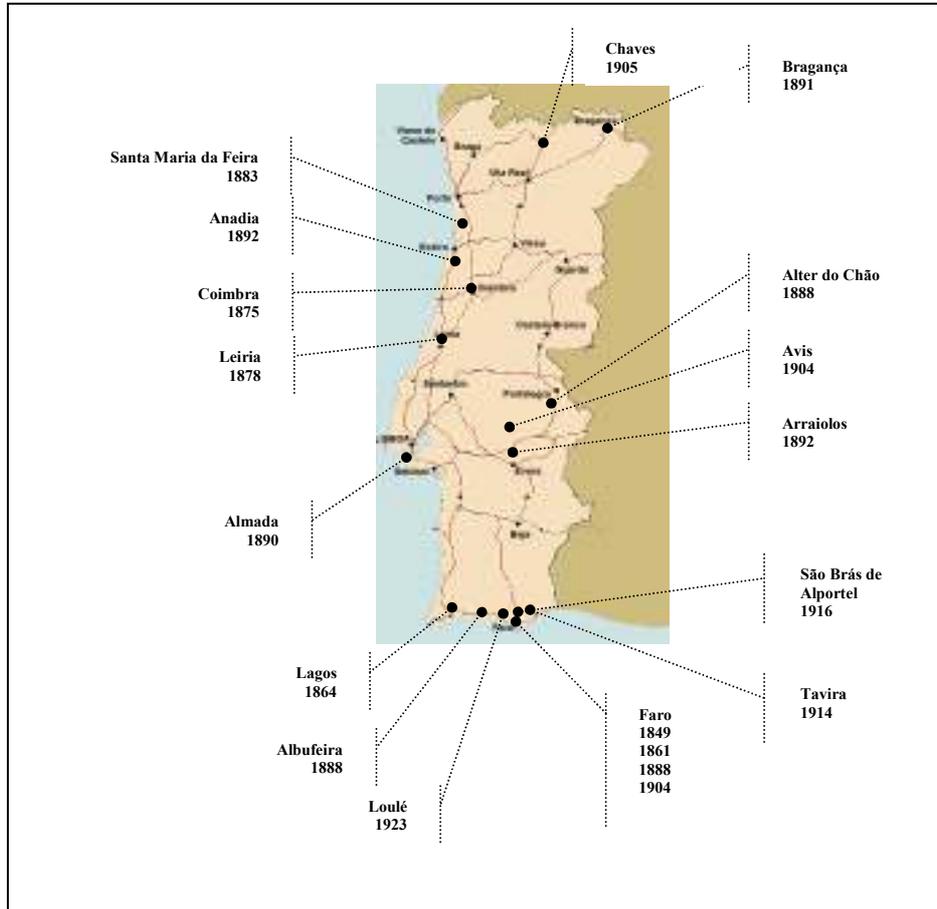
Estes documentos estabelecem regras de conduta para todos aqueles que usufruem do espaço e dos bens públicos, quer sejam os residentes no município quer sejam aqueles que por ele passam, tudo em nome da preservação daquilo que a todos pertence e em nome do bom relacionamento entre as pessoas. Como afirma Langhans em *As Posturas*, “os códigos apareciam, assim como autênticos manuais de civismo, que, além de ditarem as normas jurídicas aos cidadãos, os ensinavam a conduzir-se no meio do agregado social do concelho, tendo em vista os interesses comuns da tranquilidade, segurança e salubridade públicas.” (1938:375)⁵⁰. Assim, a forma como os condutores de veículos de tracção animal se deveriam comportar ao transitarem nas estradas do território concelhio, é, na grande maioria das vezes mencionada nos textos destas posturas.

Propomos uma leitura mais atenta dos códigos de posturas publicados por algumas câmaras municipais portuguesas desde meados do Século XIX até ao início do século XX. Vamos fazer a leitura de Norte para Sul sendo a postura de Chaves a primeira em análise

A análise irá incidir sobre alguns dos aspectos mencionadas em cada uma das posturas, considerados relevantes para o estudo dos veículos de tracção animal e o seu enquadramento na legislação local. Após uma breve descrição das posturas serão sintetizados os elementos comuns e os elementos diferenciadores que nos permitem descortinar quais eram efectivamente as exigências referidas na legislação municipal

⁵⁰ LANGHANS, Franz-Paul, 1938, *As Posturas*, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade

quer ao nível das características dos veículos, quer ao nível das regras de conduta a impor aos seus condutores.



Mapa 2 - Posturas e Regulamentos Municipais em análise.

(localidade e data de publicação)

O *Código de Posturas do Município de Chaves* datado de 1905 estabelece normas rígidas para a aprovação da circulação de carros no concelho. Estipula que nenhum carro poderá circular no concelho sem que seja submetido a um exame por parte de um perito da câmara municipal. Este exame consistia numa parte teórica e numa parte prática. A parte teórica seria “sobre a resolução de diferentes casos que possam dar-se na condução de um carro (...)” e a parte prática consistia “(...) em arrear e atrelar os cavalos e guiar um carro pela forma que for determinada pelo júri.”(1905: 17). Eram também avaliados o estado dos travões e as dimensões dos assentos (não deveriam ter menos de 35 cm de largura).

Nesta postura eram também descritas algumas regras de circulação, estabelecendo por exemplo, que se um veículo se cruzasse com uma pessoa montada num cavalo ou numa cavalgadura e se o animal se assustasse, o veículo deveria parar e ceder passagem. Impõe também que a distância mínima de segurança entre dois veículos seria de 5 m e que nenhum veículo poderia seguir a par de outro. O trânsito dos veículos dentro da cidade deveria ser o mais silencioso possível, sendo proibido “(...) trazer o eixo do veículo a chiar” (1905:18). Eram ainda estabelecidas regras de bom relacionamento entre os condutores e os passageiros. Nos veículos de passageiros as pessoas deveriam ser tratadas “(...) com urbanidade e a não proferirem palavras grosseiras (...)” (1905: 19). É feita uma menção específica aos carros destinados ao transporte de cadáveres para os cemitérios, sendo que estes deveriam ter um registo próprio da câmara.

No *Código de Posturas do Concelho de Bragança* datado de 1891 estabelecia-se que nos carros para transporte de pessoas a largura mínima dos assentos seria de 60 cm. Relativamente às características do veículo era mencionado que os assentos tinham de estar de nível, que no caso de terem vidros estes não podiam estar partidos e que o veículo deveria ter a largura mínima de 1, 40 m e a altura mínima de 1,46 m. Todos estes parâmetros seriam alvo de uma avaliação por parte da câmara.

Também à semelhança da postura de Chaves era estabelecido que a câmara deveria ter um livro de registos e deveria ser efectuado um exame com parte teórica e prática sendo que na prática o candidato teria de guiar um carro com dois, quatro e seis cavalos e arreá-los. O artigo 82 desta postura determina que os carros de aluguer deveriam trazer de prevenção dentro de uma caixa os seguintes utensílios “(...) um meio eixo, uma chave inglesa, duas braçadeiras e uma corda de pelo menos 6 m, sob pena de 4.000 réis de multa.” (1891: 34). Todos os carros deveriam ter uma buzina que deveria ser utilizada quando se deparasse no seu caminho uma pessoa ou objecto, bem como em situações de ultrapassagem.

O *Código de Posturas da Vila da Feira* (hoje Santa Maria da Feira) de 1883 faz uma menção especial à idade mínima exigida para a condução dos carros: 15 anos. Denota-se também uma atenção especial aos transportes de passageiros e à necessidade de estes cumprirem os horários previamente estipulados. A preocupação com o bem-estar dos animais de tiro também é referida nesta postura, sendo severamente sancionados os condutores que maltratassem os seus animais ou animais alheios. Em relação à velocidade é referido que “é proibido galopar a toda a brida pelas ruas (...) não excedendo passo mais acelerado do que trote (...)” (1883: 17).

No *Código de Posturas de Concelho de Anadia*, de 1892, à semelhança da postura de Chaves é referido que os carros, dentro da localidade não podiam chiar. No que diz respeito às rodas dos carros esta postura determina que os carros de bois teriam de ter chapas com uma largura mínima de 7 cm e que os pregos que as fixam estivessem devidamente embutidos. Relativamente à velocidade também é referido que é proibido em todas as povoações do concelho “correr à desfilada ou a galope em cavalgaduras ou trens (...)” (1892: 11).

O *Código de Posturas do Concelho de Coimbra* datado de 1875 dedica cinquenta e quatro artigos à condução de carros e animais dentro da cidade. Este documento estabelece que só poderá exercer a profissão de condutor aquele que tiver mais de 16 anos. Todos os veículos teriam um número de matrícula dado pela câmara, número esse que seria gravado no veículo com uma marca de fogo e em lugar bem visível. À câmara municipal competia também ter um livro de registos de todos os carros do concelho onde deveria constar o nome do proprietário, o resultado do exame, a capacidade do carro, a lotação e o peso total de bagagens permitido (cada passageiro podia levar 30 kg de bagagem). Em relação às regras de circulação nas estradas e caminhos municipais, esta postura diz-nos que “(...) devem os carreiros conduzir sobre o seu lado esquerdo os seus carros ou carroças dando a direita ao centro do caminho

(...)”(1875:30)⁵¹. Em situações em que o caminho for tão estreito que não cabem dois carros, esta postura refere que, se o caminho for em declive, o que está a subir terá de recuar; se o caminho for plano, recua aquele que estiver mais perto de um local onde o caminho é mais largo, contudo, se esta distância for igual para ambos os carros, recuará aquele que transitar de norte para sul ou de nascente para poente, cedendo portanto passagem aos veículos que circularem de sul para norte e de poente para nascente⁵². Relativamente ao intervalo mínimo permitido entre dois carros, estas posturas determinam que deverá ser de pelo menos 3 metros, uma distância de segurança menor à obrigatória em Chaves (5 metros). No que diz respeito à luminosidade, esta postura obriga todos os carros que circularem depois do sol posto a possuírem duas lanternas acesas no exterior e, no caso de serem viaturas de passageiros com uma lotação superior a 4 lugares a terem mais uma luz no seu interior. Esta postura define também locais específicos dentro da cidade, chamados *estações*, onde os trens poderiam fazer serviço de transporte de passageiros, estabelecendo também uma tabela específica com os itinerários possíveis e respectivos preços a cobrar aos passageiros.

Tabela n.º 1	
Do caminho do ferro ao Arco de Santa Ana, em um largo do Colégio de São João, sendo uma pessoa a cada um dos lados do caminho.....	300 r.
Entre os dois caminhos do Colégio de São João.....	500 r.
Entre os dois caminhos do Colégio de São João.....	600 r.
Do arco para cima, por cada um.....	400 r.
Para qualquer outro ponto do bairro alto, mais por cada pessoa.....	60 r.
Para Santa Rita por cada pessoa.....	80 r.
Para a Freguesia.....	100 r.
Para qualquer outro ponto do bairro alto, mais por cada pessoa.....	40 r.
De qualquer das estações, indicadas no artigo 9.º, para o caminho de ferro, ou outros pontos que para a cidade que para. Gosta quanto para qualquer d'ella.....	100 r.
Do largo de Portagem a Santo Antonio dos Olivos.....	200 r.
Do largo de Santa Rita a Santo Antonio dos Olivos.....	180 r.
Do largo das Armas de Santa Ana a Santo Antonio dos Olivos.....	160 r.
De Santo Antonio dos Olivos a cada um dos lugares designados, de quaisquer pontos.....	100 r.

Fig. 12 – Tabela dos itinerários possíveis e respectivos preços a cobrar aos passageiros. (*Código de Posturas da Câmara Municipal de Coimbra*, Coimbra: Imprensa Litterária, 1875, p.40)

⁵¹ O sentido da marcha só viria a ser alterado para o lado direito a partir de 1 de Junho de 1928 com o primeiro *Código da Estrada* publicado em Diário do Governo de 6 de Fevereiro e aprovado pelo Decreto nº 14:988 de 30 de Janeiro de 1928.

⁵² Esta disposição é referida também no primeiro *Código da Estrada* de 1928 com algumas pequenas alterações: “Quando se encontrarem veículos transitando em sentido oposto em estrada ou parte de estrada tam estreita que não possam cruzar-se, recuará um deles nos termos seguintes: 1.º sendo o caminho em declive, o que estiver mais abaixo; 2.º em caminho plano, o que estiver mais próximo do lugar onde o cruzamento for possível e, sendo a distância igual, o que for mais leve; 3.º sendo iguais todas as circunstâncias, recuará o que transitar do norte para sul, ou de nascente para poente.” (*Código da Estrada* de 1928, Artigo 9.º). O terceiro ponto deste artigo que se refere aos pontos cardeais e ao norte e nascente, manteve-se até à entrada em vigor do Código da Estrada de 1994, data em que deixou de ser mencionada esta informação.

A autorização da comparência dos trens nas estações dependia de uma licença especial emitida pelos serviços camarários e o trem que entrasse ao serviço teria de trazer no veículo a respectiva licença, uma carta da matrícula e uma cópia da tabela de preços (Fig.1), documentos esses que teriam de ser apresentados sempre que algum polícia ou passageiro assim o exigisse.

Poucos anos depois, em 1878, Leiria publica um regulamento, destinado na íntegra à normalização do trânsito de veículos de tracção animal - *Regulamento para a policia e trânsito de vehiculos no Distrito de Leiria*. Com o intuito de uniformizar as regras sobre o trânsito de veículos, este documento elaborado pela Junta Geral do Distrito, revoga todos os códigos de posturas e regulamentos sobre o assunto publicados anteriormente por quaisquer câmaras municipais do distrito (Alcobaça, Alvaiázere, Ansião, Batalha, Bombarral, Caldas da Rainha, Castanheira de Pêra, Figueiró dos Vinhos, Leiria, Marinha Grande, Nazaré, Óbidos, Pedrógão Grande, Peniche, Pombal e Porto de Mós). No território do distrito passaria a ser obrigatório que todos os veículos destinados ao serviço de transporte de pessoas fossem registados na câmara municipal da área onde prestam esse serviço. Para obter a respectiva matrícula o veículo teria de passar por um exame feito pelos serviços camarários onde seria avaliada a sua robustez e adaptabilidade ao serviço de transporte de pessoas, exame esse que incidia sobretudo na capacidade de o veículo oferecer boas condições aos passageiros. Era por exemplo imposto que teriam de ter uma altura mínima, desde os assentos ao tejadilho, de 105cm, que os tejadilhos que transportassem bagagens teriam de ser suficientemente sólidos e que cada passageiro tivesse direito a um assento com a largura mínima de 46 cm e a 15 quilos de bagagem. Uma vez aprovados no exame seria fornecido pela câmara municipal um número de matrícula e uma licença com a lotação máxima e o peso máximo de bagagens que poderiam transportar. De três em três meses, os animais de tiro seriam inspeccionados nas respectivas cavalariaças por um *intendente de pecuária* delegado pela Junta do Distrito, que se encarregaria de averiguar as condições de

higiene do local e o estado de saúde dos animais. Este *intendente de pecuária* poderia vir a fazer visitas extraordinárias sempre que houvesse alguma denúncia de suspeita de maus-tratos ou negligência no trato dos animais de tiro. Todos os veículos destinados ao serviço de transporte de passageiros teriam de estar munidos de pelo menos duas lanternas e de uma corneta ou apito “(...) para darem em toque breve e com a conveniente antecipação o aviso ou signal aos passageiros de que está próxima a hora da partida.” (1878:12). Relativamente à velocidade, este documento comparativamente com as posturas atrás descritas, é mais benevolente ao referir que, por norma os animais não poderiam andar a galope dentro das povoações, “(...) salvo quando assim seja indispensável para vencer a dificuldade da viação em alguns pontos das ruas”. (1878:12). À semelhança da postura de Chaves, este regulamento também estipula regras para os carros fúnebres, sobretudo no que diz respeito à forma como os condutores se deverão trajar nas cerimónias: de preto e com um laço (de crepe ou escumilha) no braço esquerdo em sinal de luto.

Um dos concelhos do distrito de Leiria, Figueiró dos Vinhos, publica em 1904, 26 anos após o *Regulamento para a policia e trânsito de vehiculos no Distrito de Leiria*, um código de posturas municipais onde num dos capítulos refere algumas disposições a aplicar aos veículos de tracção animal em circulação no concelho. A descrição que este texto faz sobre os veículos e o trânsito não é tão minuciosa como no regulamento do Distrito de Leiria, contudo refere a obrigatoriedade de, todos os veículos em circulação no concelho, fazerem a sua inscrição nos serviços da câmara, altura em que lhes seria fornecida uma chapa com 20 cm de comprimento e 10 de largura com o respectivo número de matrícula, a inscrição “Concelho de Figueiró dos Vinhos” e, para aqueles que se destinam ao transporte de pessoas, a inscrição do número de lugares que comportam. A mudança de proprietário do veículo, também teria de ser comunicada aos serviços camarários, no prazo máximo de 3 dias após a data de transferência de propriedade. Relativamente à visibilidade durante a noite, esta postura obriga todos os

veículos a possuírem acesas duas lanternas, com excepção dos carros de bois em que “(...) poderão as lanternas ser substituídas por campainhas que constantemente toquem.” (1904:11). O sentido da marcha, nesta postura também é referido que seria à esquerda, contudo esta reforça a ideia de que em situação de ultrapassagem, deveria o veículo da frente encostar-se à esquerda para deixar livre a direita para o veículo de trás passar. Esta referência faz-nos deduzir que por vezes os veículos circulavam no centro das vias. No que diz respeito ao pagamento das multas, esta postura estipula que este deverá ser feito na íntegra pelos proprietários dos veículos, libertando os empregados dessa responsabilidade.

Para análise das posturas no Alentejo proponho que observemos os códigos dos concelhos de Alter do Chão, Avis e Arraiolos.

O *Código de Posturas da Câmara Municipal de Alter do Chão* publicado em 1884 estabelece que a idade mínima para exercer a profissão de condutor de veículos de tracção animal é de 16 anos. Refere-se não só aos veículos puxados por cavaladuras mas também a carros de bois e impõe que ambos têm de ter uma guia na dianteira, “(...) excepto sendo vehiculos em que o condutor tenha d’ir na almofada, ou sentado na canga para ajudar os animais a vencerem qualquer subida” (1884:31). Relativamente ao nível de ruído emitido pelos veículos, esta postura diz-nos que é proibido, sob pena de 250 a 1000 réis, “trazer os carros a chiar muito pelas ruas (...)” (1884:31). A largura mínima exigida neste concelho para as chapas das rodas é de 6 centímetros e é também obrigatório ter os pregos das rodas devidamente embutidos. Outro pormenor apontado prende-se com o tamanho do aguilhão da aguilhada, que não poderá exceder os cinco milímetros de comprimento.

O Governo Civil de Portalegre em 1882 publica o *Regulamento para a policia de trânsito de carruagens e outros vehiculos no distrito de Portalegre*, regulamento esse que fomos encontrar compilado no *Código de Posturas Municipais do Concelho d’Aviz* publicado em 1904. Neste regulamento são referidas disposições relativas sobretudo aos

veículos de aluguer, dizendo que estes são obrigados a ter condições mínimas de segurança e solidez, nomeadamente no que diz respeito aos tejadilhos, que deverão ser de sólida construção e os travões, que deverão ser utilizados para travar uma ou duas rodas nas descidas. Refere também que é expressamente proibido conduzir os animais a galope pelas ruas, mas, à semelhança do estipulado no Regulamento de Leiria, acrescenta “(...) salvo quando isso seja indispensável para vencer as dificuldades da viação.” (1904:29). O pagamento das multas, neste regulamento é referido que deverá ser da responsabilidade tanto dos cocheiros, condutores e criados como dos donos dos veículos. Não obriga os proprietários dos veículos a solicitarem uma licença nos serviços camarários, mas define que os veículos de aluguer poderão ser alvo de um exame por parte do comissário de polícia civil do concelho de Portalegre ou pelos administradores dos concelhos, podendo ser reprovados se não obedecessem aos requisitos mínimos de segurança. As receitas das multas aplicadas no âmbito do regulamento seriam, dois terços para a polícia civil e um terço arrecadado no cofre municipal respectivo.

O *Código de Posturas da Câmara Municipal do Concelho d' Arrayolos*, publicado em 1892 não faz qualquer menção específica aos carros de bois, utilizando somente as designações “condutor de veículo de trabalho”, “condutor de carroças” e “condutor de trem”. Relativamente aos condutores de carroças, este código refere que estes poderão conduzir sentados no interior do veículo desde que “(...) a cavalgadura seja enfreada em cabeçada de focinheira (...)” (1892:16). No que diz respeito à visibilidade dos veículos de transporte de pessoas que durante a noite circulem por todas as ruas e estradas do concelho, o código diz-nos que são obrigados a ter as lanternas da frente acesas “(...) depois do toque das trindades (...)” (1892:17). A idade mínima para a condução de veículos é de 14 anos. O artigo 57 desta postura autoriza o ensino de bestas para a condução de veículos (carros ou trens) dentro das povoações do concelho

de Arraiolos, desde que este seja realizado, de Inverno até às 10 horas e de Verão até às 9 horas. Este código não faz qualquer menção ao nível de ruído emitido pelos veículos.

Nas posturas do Concelho de Almada publicadas em 1890 vamos encontrar algumas disposições diferentes daquelas que até agora foram apresentadas. Ao enumerar as larguras mínimas dos rastos das rodas, este documento descreve-nos os sete tipos de veículos que circulavam no concelho:

Tipos de veículos de tracção animal
Carro de duas rodas de eixo móvel tirado por dois bovinos
Carro de duas rodas de eixo fixo tirado por dois bovinos
Carro de duas rodas de eixo móvel tirado por um bovino
Carro ou carroça de eixo fixo tirado por um bovino
Carro ou carroça de eixo fixo tirado por duas cavalgaduras
Carroça de duas rodas de eixo fixo tiradas por um jumento
Carros de quatro rodas de eixo fixo tiradas por cavalgaduras

Para conduzir qualquer um dos veículos acima descritos, o interessado deveria deslocar-se aos serviços municipais para que a sua capacidade para conduzir fosse devidamente avaliada por peritos. Também o chiar dos eixos é proibido sob a pena 500 réis de multa. É contudo autorizado aprear os veículos na via pública para meter, tirar ou ferrar o gado ou ainda para proceder à lavagem do veículo, desde que esta tenha lugar “(...) desde o romper do dia até às nove da manhã.” (1890:14). Em casos de ultrapassagem, e atendendo que o sentido da marcha se fazia normalmente pela esquerda, mas que por vezes os condutores por distração circulavam no meio da estrada, o condutor do veículo que queria ultrapassar deveria dizer “guarda à esquerda”, avisando o condutor da frente de que o ia ultrapassar pela direita. Outro dado de relevo que esta postura nos fornece prende-se com a velocidade (designada por “andadura”) máxima permitida consoante o tipo de veículo. No caso dos carros de bois e das carroças carregadas, não poderiam ir além do passo e todos os outros veículos poderiam ir no máximo a trote regular nos terrenos planos e a meio trote nas descidas. Contrariamente às posturas de Arraiolos, estas posturas proíbem o ensino de condução de animais de tiro dentro da cidade a qualquer hora do dia ou da noite.

Em 1849 a Câmara Municipal de Faro destina três artigos do seu *Código de Posturas* à condução dos veículos de tracção animal. Um referente à obrigatoriedade do carreiro - o condutor dos carros de bois -, dentro das povoações guiar o veículo à frente dos bois. Outro artigo refere-se ao excesso de velocidade e à proibição de qualquer veículo ou cavaleiro andar “de carreira” dentro do perímetro urbano. E o último artigo, à semelhança do posteriormente descrito nos Códigos da Estrada a partir de 1928, apela à boa conservação das estradas, indicando a obrigatoriedade de os pregos de fixação das rodas, serem devidamente embutidos nos aros das rodas.

O *Código de Posturas do Concelho de Lagos*, datado de 1864, em relação aos carreiros menciona a mesma obrigatoriedade de conduzirem à frente dos bois. Depois remete dois artigos para a conservação de imóveis de domínio público, tal como o chafariz, um local onde é interdito dar de beber a animais de tiro, para além de ser severamente punido com uma coima de 300 réis o condutor que destruir com o seu veículo alguma parte do dito imóvel.

Em 1888 a Câmara Municipal de Faro publica novo Código de Posturas, sendo o capítulo nono todo ele dedicado à normalização da circulação dos veículos, características dos carros e normas de conduta para os seus condutores. Para além das regras mencionadas no Código de 1849, neste documento são especificadas mais normas para a circulação de veículos. A sua robustez e capacidade para circular nas estradas passam a ser alvo de uma avaliação feita por um perito ao serviço da câmara municipal. Após a aprovação do veículo, este é registado com um número de ordem nos serviços municipais e é fornecido ao proprietário uma chapa com o respectivo número que deverá ser afixada em lugar bem visível. Este registo implica a concessão de uma licença e esta licença deverá ser renovada de 3 em 3 meses. No que diz respeito à circulação nas estradas, este Código refere que os veículos deverão circular pelo centro das vias e, quando se encontrarem com outro veículo deverão encostar à esquerda e portanto dar a direita para o outro veículo passar. Outro dado especificado neste capítulo

remete para as cunhas dos carros: estas deverão ser transportadas no próprio veículo, não podendo ser utilizadas como cunhas, pedras que depois sejam abandonadas na via pública.

O *Código de Posturas da Câmara Municipal de Albufeira*, também publicado em 1888, obriga todos os veículos em trânsito no concelho a registarem-se e a obterem uma licença de circulação nos serviços camarários. Relativamente à forma de conduzir os veículos, estipula as mesmas regras descritas no Código de Faro, contudo especifica que “é proibido guiar a cordões qualquer veículo não indo cada cavalgadura enfreada com cabeçada de focinheira e effectivamente guiada a dois cordões (...)” (1888:Art.83.º). A idade mínima para condução de veículos é de 15 anos e a velocidade máxima de condução dos animais dentro das povoações é de trote regular em caminhos planos e meio trote em descidas.

Em 1904 a Câmara Municipal de Faro decreta uma nova postura sobre veículos onde, para além das habituais regras relacionadas com a obrigatoriedade de o dono do veículo tirar uma licença, de conduzir os veículos nos locais devidos, de durante a noite circular com luzes, de não deixar no meio da estrada pedras que serviram de cunha, de ceder a direita aos outros veículos, entre outras disposições, define, tal como as Posturas do concelho de Coimbra de 1875, as regras de cedência de passagem em circunstâncias em que o caminho é muito estreito: sendo o caminho em declive, recuará aquele que estivesse mais abaixo, sendo o caminho plano, o que estivesse mais próximo de um local onde o cruzamento fosse possível e finalmente, quando a distância a este local de possível cruzamento fosse igual para ambos os veículos, recuará o que transitava para sul ou para poente, “(...) salvo o caso de manifesta diferença no peso, porque neste caso recuará o mais leve” (1904: Art. 32.º). Quando se refere à obrigatoriedade de todos os veículos do concelho obterem uma licença de circulação de 6 em 6 meses, esta postura fornece-nos, ao discriminar o preço a aplicar a cada um dos veículos, todos os tipos de veículos que existiam na altura:

Tipos de veículos de tracção animal
Veículo de quatro rodas e duas cavalgaduras
Veículo de quatro rodas e uma cavalgadura
Veículo de duas rodas e duas cavalgaduras
Veículo de duas rodas e uma cavalgadura
Veículo de duas rodas e dois bois ou vacas
Veículo de duas rodas e um boi ou vaca
Veículo de quatro rodas e um jumento
Veículo de duas rodas e dois jumentos
Veículo de duas rodas e um jumento

Qualquer um destes veículos poderia ser alugado, contudo a taxa a aplicar seria mais avolumada. Também com este artigo ficamos a saber que os veículos de aluguer utilizados para transporte de pessoas tinham em Faro sempre quatro rodas e eram puxados por uma ou duas cavalgaduras.

A referência à mesma tipologia de veículos vamos encontrar no *Código de Posturas da Câmara Municipal de Tavira* publicado em 1914, todavia no de Tavira encontramos já a referência ao automóvel, veículo que teria de pagar anualmente 20\$00 à Câmara Municipal pelo imposto de circulação – uma taxa bastante avolumada se comparada com a aplicada aos veículos de tracção animal, que pagavam entre 00\$35 e 10\$00. Ficam isentos desta taxa todos os veículos destinados apenas à lavoura, contudo estes teriam de trazer afixada uma chapa com as iniciais “C.M.T” e a letra “L”. A Câmara Municipal de Tavira também estabelece as seguintes larguras mínimas exigidas para o rasto das rodas dos veículos: “(...) carros de duas rodas tirado por junta de bois ou parilha de muares, sessenta e cinco milímetros; carros de duas rodas tirado por um só daqueles animais ou por um cavalo, cinquenta milímetros; carro de duas rodas tirado por um ou dois jumentos, quarenta milímetros”(1914:46). Os condutores de quaisquer veículos teriam de ter pelo menos 14 anos de idade e quando conduzissem à noite pelas ruas da cidade teriam de ter acesas duas lanternas, excepto os carros de carga tirados por cavalgaduras ou bois. Em relação ao local exacto onde o condutor se deveria posicionar face ao veículo quando circulava no interior de povoações, se o veículo tivesse travões, poderia ir sentado no seu interior (trens ou carros de carga com travões) e se não tivesse travões teria de ir à frente dos animais (nos carros de bois, à frente dos bois e nos carros

puxados por cavalgaduras, à frente destas e conduzindo-as pela arreata). No que diz respeito ao sentido da marcha, esta postura determina também que deveria ser pela esquerda e que sempre que houvesse uma ultrapassagem o condutor do veículo da frente deveria encostar-se o máximo à esquerda.

No *O Livro de Alportel* de Estanco Louro⁵³ fomos encontrar um excerto das Posturas Municipais de São Brás de Alportel de 1916, que no Capítulo XXV nos fala dos veículos e trens de aluguer. Também nesta postura se menciona a largura do rasto das rodas, exigindo que esta não fosse inferior a 0,07m de largura, sendo que para os veículos apelidados *de luxo*, a largura podia ser um pouco menor, 0,045m. Também os menores de 15 anos estavam impedidos de conduzir os veículos e em relação à sinalização durante a noite dos veículos de carga e carros de bois, esta postura decreta que “(...)terão boas campainhas em vez de lanternas” (1996:112), sendo que todos os outros veículos de tracção animal (trens e carros de cortinas) eram obrigados a circular com lanternas acesas de luz branca. É interessante notar que também nestas posturas podemos confirmar que de facto a circulação, antes de 1928 data em que esta alteração foi realizada a nível nacional, era feita pelo lado esquerdo e por vezes pelo centro da via, pois é multado com uma coima de 1\$00 quem “não der a direita a quaisquer veículos que encontrem(...)”(1996:112) e de igual valor é aplicada a coima ao condutor que “não der passagem a veículo que venha atrás, pelo desvio para o lado esquerdo da estrada ou rua(...)”(1996:113).

O *Código de Posturas e Regulamentos Municipais do Concelho de Loulé*, datado de 1923, estabelece 18 anos como idade mínima para condução de quaisquer veículos que circulem pelo concelho. Ficam também obrigados com esta postura, todos os donos de veículos de qualquer espécie a ir à Secretaria da Câmara Municipal realizar o respectivo registo e a tirar uma licença. Neste artigo da postura são também

⁵³ LOURO, Estanco, 1996 [1929], *O Livro de Alportel*, São Brás de Alportel: Câmara Municipal de São Brás de Alportel

enumerados os tipos de veículos que, em 1923 circulavam pelo concelho de Loulé: veículos tirados por um animal ou mais que um (não especifica a espécie), automóveis, camiões, motocicletas, motocicletas com side-car e bicicletas. O nível de ruído, nesta postura é direccionado não para o eixo do carro, mas para as buzinas, alertando para a proibição do seu uso numa situação em concreto: “Durante os concertos das filarmónicas, na via pública, é proibido, sob pena de 20\$00 de multa, fazer-se uso de businas e outros sinaes sonoros de quaesquer veículos (...)”(1923:45).

Ao remeterem constantemente para o universo da circulação de veículos, as posturas municipais acima descritas (pertencentes a 15 concelhos portugueses) permitem-nos comprovar efectivamente que, à escala local e no período em análise (1849-1923), o veículo de tracção animal fazia parte da paisagem e que enquanto meio de transporte desempenhava um papel decisivo no cumprimento das tarefas quotidianas.

Sintetizando as diversas informações enumeradas e tendo como objectivo assimilar as suas implicações, podemos agrupar os dados em três grandes grupos de análise: regras ligadas ao cadastro dos veículos e seus condutores, regras de trânsito, i.e. que estipulam quais os procedimentos a adoptar pelos condutores em marcha por forma a evitar situações de conflito com os outros condutores e veículos e finalmente regras relacionadas com os veículos e a preservação dos bens públicos.

Nas regras relacionadas com o cadastro dos veículos e condutores, assunto particularmente relevante para a leitura dos registos de veículos de tracção animal que servem de eixo documental condutor desta investigação, podemos verificar que um grande número de municípios adoptavam um procedimento administrativo que assegurava o controle do número de veículos em circulação no território concelhio mesmo antes do Decreto-Lei nº 33:564 de 1944⁵⁴ que incumbe as câmaras desta tarefa. Constata-se também que por vezes o momento do registo coincidia com uma avaliação

⁵⁴ Este decreto contribuiu para um uniformização da documentação associada aos veículos de tracção animal, estipulando um modelo específico para o verbete, livrete e chapa de matrícula. A partir de 1944 todas as câmaras municipais passaram a registar os veículos de tracção animal com base no disposto neste Decreto-Lei.

das características do veículo (a sua adaptabilidade ou não ao serviço a que se destina) e das competências do condutor. A Postura de Chaves em 1905 ou a de Bragança em 1891, por exemplo determinam que todos os condutores de veículos, quer os de transporte de passageiros quer os de carga, teriam de se submeter a um exame prático e teórico. Dos parâmetros específicos em avaliação no exame teórico, estas posturas municipais não nos fornecem muitas pistas, contudo, tanto a postura de Chaves como a de Bragança remetem a parte prática do exame essencialmente para o arreo dos animais de tiro.

Noutras posturas porém encontramos uma menção específica aos transportes de passageiros. Segundo por exemplo o *Regulamento* do Distrito de Leiria de 1878 todos os veículos que se destinavam ao serviço de transporte de passageiros que circulavam pelo território do distrito, teriam de obedecer a normas específicas, normas essas que seriam avaliadas no momento do registo pelos serviços camarários. Estas normas incidiam sobretudo na salvaguarda das condições mínimas de conforto no interior dos veículos: a altura e largura mínimas e as dimensões dos assentos. Uma vez determinada a lotação fazia-se um cálculo da bagagem máxima permitida a cada passageiro. O peso máximo permitido por cada passageiro variava de concelho para concelho. No caso das posturas de Coimbra de 1875 cada passageiro podia transportar 30 quilos de bagagem enquanto que no *Regulamento* de Leiria de 1878 podia transportar apenas 15 quilos, parâmetros estes que possivelmente variavam consoante a robustez do tipo de veículo utilizado para transportar passageiros num e noutro local.

Em todas as posturas analisadas que estipulam a obrigatoriedade do registo dos veículos nos serviços camarários, é referido que no momento do registo ficava atribuído ao veículo um número de ordem e esse número, em alguns concelhos era determinado que fosse inscrito pelos próprios proprietários e em outros era fornecida pela câmara uma chapa com o respectivo número para que fosse afixada no veículo.

Após terem feito este registo, os proprietários dos veículos tinham periodicamente, segundo algumas das posturas analisadas, de voltar à câmara municipal para pagar um imposto de circulação. Em Faro por exemplo em 1888 este pagamento era obrigatório para todos os veículos e fazia-se trimestralmente, passando em 1904 a fazer-se semestralmente, mas também para todos os veículos sem excepção. Em Tavira (1914), esta taxa era anual e aplicava-se a todos os veículos excepto aos que estavam ao serviço exclusivo da lavoura.

Para além de todas estas disposições relacionadas com o registo e pagamento de imposto de circulação, as posturas também nos fornecem informações de relevo sobre as regras de trânsito: como o condutor se deveria comportar ao transitar com o seu veículo pelos caminhos de forma a não importunar a circulação dos outros veículos, animais e pessoas que, tinham igualmente o direito de usufruir dos caminhos públicos. Na sequência desta matriz são ditadas pelas posturas normas que os condutores deveriam seguir em nome da prevenção de situações de conflito.

Regra geral todas as posturas analisadas apresentam um ou mais artigos que incidem sobre esta prevenção de conflito, sendo as medidas de prevenção relacionadas com: evitar o embate com outros veículos (distância de segurança, sentido da marcha, ultrapassagem, cedência de passagem em vias estreitas, visibilidade à noite, sinais sonoros,...), evitar o embate com outros animais e pessoas (ceder passagem a pessoas e animais, visibilidade à noite, sinais sonoros ...) ou disposições específicas para a circulação no interior das localidades (velocidade, ruído,...)

Relativamente às normas descritas para evitar situações de embate com os outros veículos, sobressaem as disposições que referem o sentido da marcha pelo lado esquerdo da via, medida que só viria a ser alterada, como foi referido anteriormente, com o Decreto-Lei nº 14 988 de 1928. Contudo, é importante mencionar que estas posturas, quando se referem a situações de ultrapassagem, frisam a necessidade de os

veículos que estão à frente deixarem a direita livre, o que nos leva a crer que por vezes os veículos circulavam pelo centro das vias e não pela esquerda.

Para evitar situações de confronto com outros animais e pessoas que circulavam também nas vias, por exemplo a postura de Chaves (1905) define que o veículo que assustasse outro animal deveria parar e ceder a passagem.

Pela natureza intrínseca à possível imprevisão dos comportamentos dos animais, as posturas ditam uma série de regras que tinham o intuito de tentar evitar situações de descontrolo, onde as pessoas se vissem incapazes de vencer a força dos seus animais. A forma como os condutores se deveriam instalar no veículo, dependendo do tipo de veículo e da espécie do animal de tiro, ou como deviam de facto conduzir os animais, especificando por vezes os tipos de arreios que deveriam utilizar, são provas dessa preocupação.

Para o interior das localidades, onde o tráfego é mais intenso, as posturas em análise ditam regras específicas, nomeadamente no que diz respeito à velocidade e ao ruído emitido pelos eixos dos veículos. No que diz respeito ao ruído, das 16 posturas analisadas somente 4 fazem menção à proibição de circular dentro das localidades com veículos que emitem um elevado nível de ruído (Chaves 1905, Anadia 1892, Alter do Chão 1884 e Almada 1890). Outra disposição especificamente aplicada às localidades prende-se com a velocidade a que podem circular os veículos tendo como ponto de referência a capacidade de movimentação dos animais de tiro. Regra geral todas as posturas analisadas proíbem o galope dentro das localidades, com excepção do regulamento do Distrito de Leiria (1878) e a postura de Avis (1904) que permitem andar a galope para vencer dificuldades de viação.

Relativamente às regras relacionadas com os veículos e a preservação dos bens públicos repetem-se as referências à largura das rodas e aos respectivos pregos de fixação. Na primeira exigência são referidas normalmente as larguras mínimas permitidas, consoante a tipologia do veículo e a espécie de animal de tiro e em relação à

segunda exigência é normalmente mencionada a necessidade de os pregos de fixação estarem devidamente embutidos. Tanto uma exigência como outra têm o objectivo de preservar o pavimento das estradas.

Com este capítulo foi possível ter uma visão das diferenças, nomeadamente ao nível dos tipos de veículos de tracção animal existentes no território de Portugal Continental e ao mesmo tempo, perceber como era regulamentado o trânsito deste tipo de veículos à escala local, no período compreendido entre 1849, data da primeira postura analisada e 1950, data da última postura em análise.

No próximo capítulo será abordada uma outra vertente da busca de elementos capazes de contextualizar os registos de veículos de tracção animal, desta vez, direccionada para os seus construtores. Os dados estatísticos e a análise da legislação decretada sobre a temática foram indispensáveis para interrogar os registos de veículos de tracção animal, contudo o desenvolvimento da investigação dependia da interrogação no terreno, do confronto com os testemunhos daqueles que de facto viveram com os veículos. É dessa etapa que o capítulo seguinte nos fala.

4. Interrogação no terreno

4.1. O ofício de abegão no Algarve

À produção de veículos de tracção animal está no nosso vocabulário associada uma profissão específica: o abegão. No *Dicionário do falar algarvio*⁵⁵ abegão vem definido como “fabricante de carros, carroças, arados, cangas, etc. São desconhecidas as acepções de caseiro, feitor ou encarregado da abegoaria, usuais noutras regiões.” Se, como os registos de veículos da Câmara Municipal de Tavira o comprovam, existia outrora em circulação um grande número de veículos de tracção animal,urgia uma pesquisa no terreno capaz de identificar onde eram produzidos esses veículos. Assim, diversos foram os contactos realizados no sentido de identificar abegões que ainda exercessem a profissão ou já reformados no concelho de Tavira que nos fornecessem informações sobre este ofício. Foi identificado apenas um abegão – Sr. Dionísio Martins – já reformado e residente na freguesia da Luz de Tavira, mas que exerceu a profissão numa oficina em Alfandanga, freguesia da Fuseta, concelho de Olhão.

O Sr. Dionísio, nasceu em 1943 e aprendeu o ofício com o seu pai e avô aos 12 anos de idade. O seu avô era abegão em Santa Margarida, freguesia de Santiago, Concelho de Tavira e chamava-se José Martins, mas era mais conhecido como o *Tio Arrocha*⁵⁶. O Sr. Dionísio auxiliou-me desde logo numa das tarefas que tinha definido para esta investigação: identificar a nomenclatura das partes constituintes de uma carroça⁵⁷. Graças ao seu testemunho, foi possível realizar um levantamento de todas as designações dadas, pelo menos nos concelhos de Olhão e Tavira, às peças de um veículo de tracção animal. Falou-me também de quão essencial era a medição meticulosa no fabrico nomeadamente dos rodados. A roda era mensurada com um

⁵⁵ GONÇALVES, Eduardo Brazão, *Dicionário do falar algarvio*, Faro, Algarve em foco Editora, 1996

⁵⁶ Este abegão foi o construtor do veículo a que se refere o capítulo *O carro de besta do Sr. José Fernandes*

⁵⁷ Veja-se *Anexo VIII – Nomenclatura das partes constituintes de uma carroça*, p.125

instrumento específico, a roleta e, quando se procedia à sua medição para a colocação da chapa, era imprescindível que a medida da chapa fosse sempre três centímetros inferior à medida da roda, para que quando o ferro fosse aquecido, a roda enferrasse à pressão. No final colocava-se água para o aperto final. Relativamente à altura das rodas, os veículos que construía tinham essencialmente seis alturas: 1m42cm, 1m40cm, 1m38cm, 1m36cm, 1m32cm e 1m30cm. Os mais comuns eram os veículos com rodas de 1m38cm de altura, sendo que as rodas de 1m42cm e 1m40cm eram utilizadas em veículos que faziam fretes, que tinham animais de tiro mais robustos e, as de 1m30cm de altura eram utilizadas em veículos tirados por burros. Quanto às madeiras utilizadas, para cada veículo eram utilizados quatro tipos de madeira diferentes: azinho, eucalipto, mangue⁵⁸ e pinho. Azinho era a madeira eleita para a construção das pinas e do cuvo⁵⁹, o eucalipto para o tendal, fueiros, prita e varais, o pinho para os taipais e o mangue para os raios.

O Sr. Dionísio lembra-se com saudade dos tempos áureos da construção de carroças, nos anos 60, quando chegavam a fazer 30 veículos por ano. Nessa altura cada veículo puxado por um animal custava aproximadamente 3200\$00. Maio era o mês em que as encomendas aumentavam e o trabalho prolongava-se normalmente a um ritmo acelerado pelo Verão fora, sendo que o Inverno era a época de apanhar lenha, sobretudo de azinho na zona da Fonte Salgada, por exemplo. Esta lenha, utilizada para a construção das pinas e do cuvo, tinha que ser armazenada e posta a secar aproximadamente quatro anos, evitando assim que, uma vez trabalhada rachasse.

Desta entrevista resultaram também alguns nomes de abegões já falecidos que exerceram a profissão no concelho de Tavira. Esta confirmação da inexistência de

⁵⁸ Esta madeira é bastante conhecida por ser particularmente resistente, contudo difícil de encontrar em Portugal. Segundo o Sr. Dionísio vinha do Brasil e de África e hoje em dia há uma grande procura das rodas de veículos de tracção animal para lhes extrair os raios feitos de mangue para os utilizar como cabos para martelos. Segundo informação retirada da Internet, “o manguezal, também chamado de mangal ou mangue, é um ecossistema costeiro, de transição entre os ambientes terrestre e marinho, característico de regiões tropicais e subtropicais” neste ecossistema coexistem diversas espécies vegetais, entre elas o mangue-vermelho (*rhizophora mangle*) que poderá corresponder ao mangue referido pelos abegões. (in <http://pt.wikipedia.org>)

⁵⁹ Veja-se *Anexo VIII – Nomenclatura das partes constituintes de uma carroça*, p.125

abegões ainda vivos no concelho de Tavira por um lado e por outro a identificação de outros locais na região algarvia de onde possivelmente provinham muitos dos veículos em circulação no concelho de Tavira e onde muito provavelmente existiriam mais pistas que permitissem o seguimento da investigação, foram informações que tornaram evidente a necessidade de estender esta pesquisa à escala regional.

O primeiro local visitado foi Vilarinhos, localidade situada no concelho de São Brás de Alportel, por ter sido, segundo uma série de informações entretanto recolhidas junto de proprietários de carroças, um dos maiores centros produtores de carroças do Algarve⁶⁰. As declarações de venda e as facturas anexadas aos registos encontrados no Arquivo Municipal de Tavira (detectadas no conjunto de documentos denominados nesta investigação de *Grupo I*) comprovam uma grande afluência a oficinas de carpinteiros de carros situadas nesta localidade⁶¹.



Fig.13 – Carroçarias Mateus. Vilarinhos. São Brás de Alportel. 2006. A autoria: Joana Cartaxo

Em Vilarinhos fomos encontrar apenas uma oficina de portas abertas que outrora fabricava carroças, hoje denominada “Carroçarias Mateus”. Esta oficina desde a década de 80 do século XX que se dedica ao conserto das carroçarias em madeira das carrinhas automóveis de caixa aberta. Da sua antiga actividade enquanto construtora de carroças, resta apenas o apelido dos anteriores proprietários “Mateus”, sendo que tanto os actuais proprietários como os que lá hoje laboram nunca trabalharam com veículos de tracção

⁶⁰ Estanco Louro nos anos 20 do século XX inventariou 6 oficinas de carpinteiros de carros em exercício no Concelho de São Brás de Alportel. Cfr. LOURO, Estanco, 1996 [1929], *O Livro de Alportel*, São Brás de Alportel: Câmara Municipal de São Brás de Alportel, p.149

⁶¹ Veja-se exemplos de facturas de compra de veículos de tracção animal em *Anexo III* – p- 106

animal. Segundo os depoimentos recolhidos no local, enquanto abegoaria, foi fundada nos primeiros anos do Século XX pelas mãos de José Mateus Pires⁶², tendo depois passado para propriedade do irmão Artur Mateus Pires. Enquanto duraram os anos áureos das carroças a actividade da empresa foi grande, tendo, aproximadamente nos anos 80, com o acréscimo do número de automóveis e com a vulgarização do uso de carrinhas de caixa aberta (veículos muitas vezes equiparados, em termos de funcionalidade às carroças, pois podem circular facilmente em acessos difíceis e transportar mercadorias) mudado o ramo para o conserto das carroçarias deste tipo de carrinhas.

Desta paragem em Vilarinhos resultou também a identificação de um abegão ainda a exercer a actividade enquanto tal em Santa Bárbara de Nexe, concelho de Faro, Virgílio Canelas António de seu nome.



Fig.14 – Sr. Vergílio Canelas António a colocar as Pinas numa roda de charrete. Santa Bárbara de Nexe, Faro. 2006. Aatoria: Joana Cartaxo

O Sr. Virgílio, hoje com 71 anos, exerce a actividade de abegão desde os 23 anos (1958) e aprendeu o ofício numa oficina que outrora existia na localidade. No final dos anos 80, com o decréscimo do uso de carroças para trabalho, passou para a especialização de restauro de veículos de tracção animal com estruturas mais elaboradas como charrettes, veículos de tracção animal outrora usados exclusivamente para

⁶² Esta informação viria mais tarde a ser confirmada com a identificação de uma factura pertencente a esta oficina – *José Mateus Pires - Oficina de carros e Máquinas de Serração* .- no Arquivo Municipal de Tavira, datada de 16 de Setembro de 1956.

transporte de passageiros (as carrinhas que Tomaz Cabreira nos descreve em *O Algarve Económico*), aranhas (veículos de 2 ou 4 rodas puxados por um animal e com uma capota), trens, carroças de capota, tudo veículos propriedade de estrangeiros, pessoas abastadas ou instituições como câmaras municipais ou museus. O ofício de abegão ensinou-o ao filho que, para além de ser proprietário de uma discoteca em Albufeira, se dedica também à construção por encomenda de trens e charrettes. Diz o Sr. Virgílio que “basta olhar para uma fotografia e faz igual”.

A próxima paragem foi em Ferreiras, concelho de Albufeira onde fomos encontrar o abegão João Teodósio Silva.



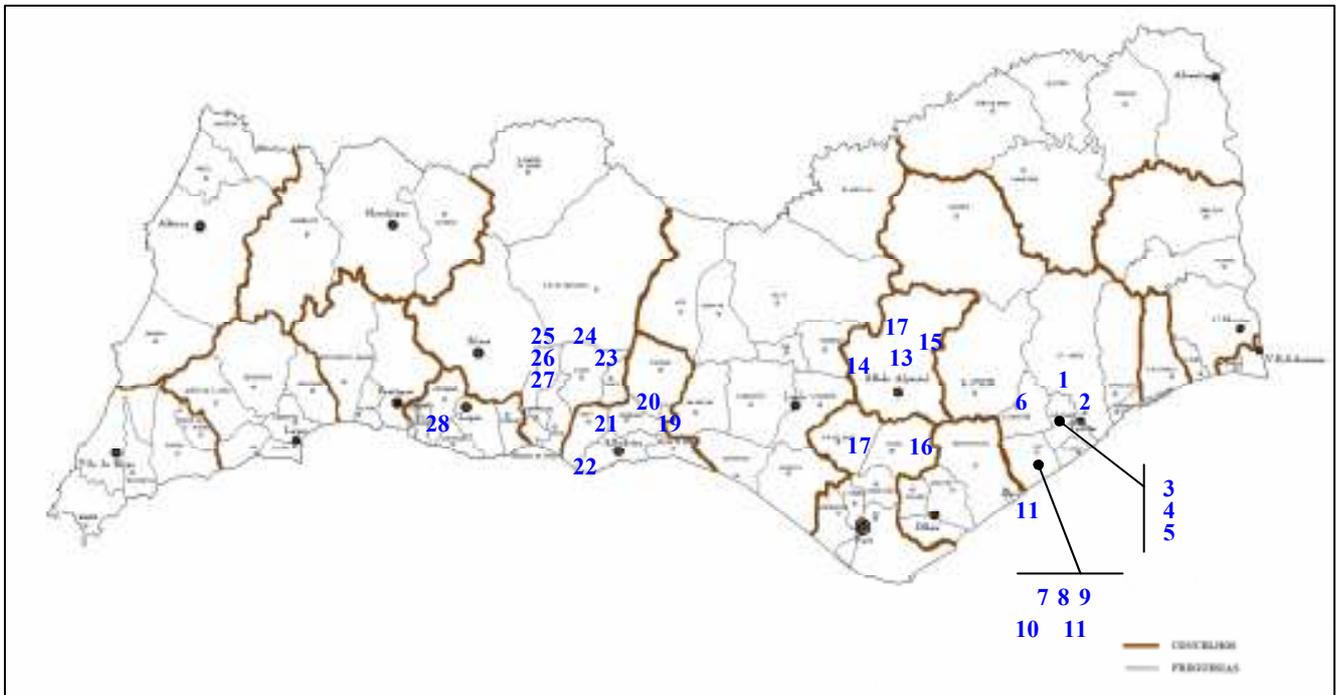
Fig.15 – Sr. João Teodósio Silva na sua oficina.
Ferreiras. Albufeira. 2006. Autoria: Joana Cartaxo

O Sr. João de 65 anos, aprendeu o ofício com 12 ou 13 anos (aproximadamente em 1954) numa oficina na Guia onde o seu pai Joaquim da Silva, também ele abegão, trabalhava. Desde essa data até 1962 trabalhou sempre em oficinas como abegão por conta de outrem na Guia e em Algoz e em 1963 abriu com o seu pai uma oficina em Ferreiras, onde ainda hoje labora. A partir do fim dos anos 80, o negócio da construção e concerto de carroças de trabalho diminuiu de uma forma acentuada e passou a dedicar-se ao restauro de carroças para decoração, primeiro por encomenda de estrangeiros que após o desenvolvimento do turismo se foram fixando no local e que procuravam recuperar os veículos inutilizados e depois por portugueses que também eles começaram a apreciar as carroças como elemento decorativo. Para além destes consertos, desde a década de 90, que constrói também por encomenda carroças de pequenas dimensões (com aproximadamente 1 metro de comprimento) para colocar na entrada de

restaurantes como expositivo dos produtos confeccionados ou com a ementa. Paralelamente e tal como encontrámos em Vilarinhos, dedica-se à construção e conserto de carroçarias de carrinhas automóveis de caixa aberta.

Reunindo alguns dos dados recolhidos nos locais acima descritos, podemos de seguida sintetizar algumas informações que procuram situar o ofício de abegão no tempo e no território algarvio.

Relativamente à identificação dos abegões que exerceram actividade no Algarve foi elaborado um mapa com o levantamento de todos aqueles que foram referidos nos depoimentos que recolhemos e aqueles que foram detectados em facturas e declarações de venda anexadas nos registos de veículos pesquisados no Arquivo Municipal de Tavira, faltando certamente muitos outros que, ou por a memória dos informantes falhar, ou por a pesquisa do terreno ter sido centrada apenas em cinco concelhos (Tavira, São Brás de Alportel, Faro, Albufeira e Silves), não foram assinalados neste mapa.



Mapa 3 – Levantamento dos abegões que exerceram a actividade no Algarve no Séc. XX

1	Localidade: Fonte Salgada Nome: Zé Rosa	15	Localidade: Vilarinhos Nome: Joaquim Martins Caiado & Irmão-Oficina de carros
2	Localidade: Tavira Nome: Paraíso	16	Localidade: Vilarinhos Nome: António Mateus Pires Jr. – Oficina de carros, ferreiro e carpinteiro
3	Localidade: Bernardinho Nome: José Alexandrino	17	Localidade: Vilarinhos Nome: Joaquim Rodrigues (Moleiro). Oficina de engenhos de ferro e carpintaria de carros
4	Localidade: Bernardinho Nome: José de Mendonça	18	Localidade: Santa Bárbara de Nexe Nome: Virgílio Canelas António (nasceu em 1935)
5	Localidade: Santa Margarida Nome: José Martins (“Tio Arrocha”)	19	Localidade: Ferreiras Nome: João Teodósio Silva (nasceu em 1941) e até há década de 80 o seu pai Joaquim da Silva (“Joaquim Patinha”)
6	Localidade: Santo Estêvão Nome: Júlio Neves	20	Localidade: Ferreiras Nome: António Amado
7	Localidade: Luz de Tavira Nome: António Pacheco de Mendonça	21	Localidade: Guia Nome: António Martins Cristóvão (patrão), José Manuel Craveira, Jacinto, José Vieira, José Luís, Manuel do Carmo, João de Sousa Reis, José Bernardino Martins
8	Localidade: Campina da Luz de Tavira Nome: Custódio Cardoso dos Santos	22	Localidade: Albufeira Nome: Manuel Varela
9	Localidade: Campina da Luz de Tavira Nome: José Mendonça do Alto	23	Localidade: Pêra Nome: Daniel Vicente (patrão), Amaro Martinheira, Salvador, José Pina
10	Localidade: Luz de Tavira Nome: José Jaime Martins	24	Localidade: Algoz Nome: José Maria Lagarto (patrão), António Martinho
11	Localidade: Arroio Nome: Manuel Correia	25	Localidade: Algoz Nome: Manuel Padre
12	Localidade: Alfandanga Nome: Dionísio Martins (nasc. 1943)	26	Localidade: Alcantarilha Nome: ?
13	Localidade: Vilarinhos Nome actual: Carroçarias Mateus. Nome anterior: José Mateus Pires	27	Localidade: Alcantarilha Nome: José Russo (abegão), João Russo (ferreiro) e Arnato (ferrador)
14	Localidade: Vilarinhos Nome: José Mateus Filho - Oficina de carros e trabalhos de pintura	28	Localidade: Estombar Nome: ?

Em termos de distribuição geográfica e de uma forma geral podemos verificar que a maioria dos abegões exerciam a actividade em localidades próximas do litoral, com excepção de São Brás de Alportel, que, como foi acima referido, foi um grande centro construtor de veículos de tracção animal, conhecido em todo o Algarve. Esse facto está possivelmente relacionado com a intensificação da agricultura, pescas e trocas comerciais junto ao litoral e no caso de São Brás de Alportel derivado possivelmente do grande fluxo de extracção e comércio de cortiça.



Fig 16 – Transporte em carroças dos fardos de cortiça para a fábrica. São Brás de Alportel. 1937 (MARQUES, Maria da Graça (coord.), 1999, *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias: elementos para a sua história*, Lisboa, Edições Colibri, p. 541)

No concelho de Tavira, território onde a pesquisa se pretende que seja mais aprofundada podemos verificar que a maioria das oficinas se fixavam nas freguesias da

Luz de Tavira e na freguesia de Santiago, precisamente aquelas freguesias que tinham em meados do século XX mais proprietários de veículos de tracção animal segundo a análise realizada das informações constantes nos registos de veículos de tracção animal. Contudo, é interessante notar que, com base na leitura das declarações de venda e facturas encontradas no Arquivo Municipal de Tavira datadas dos anos 50 e 60, havia um grande número de habitantes de Tavira a comprar veículos nas oficinas de carros situadas no grande centro produtor de Vilarinhos.

O próximo capítulo resulta de uma outra etapa do trabalho de terreno centrado no Concelho de Tavira e direccionado para os próprios veículos e para as pessoas que os usaram.

4.2. Veículos e narrativas

No seguimento da procura de dados que contextualizassem os registos foi realizada uma pequena incursão no terreno, no espaço a que dizem respeito os registos estudados – o Concelho de Tavira - em busca de pessoas que nos falassem do contexto de uso, ou seja, que nos permitissem acrescentar uma segunda dimensão aos registos escritos.

Quando era encontrado um veículo a primeira etapa era fotografar e tentar detectar uma identificação, uma chapa de matrícula ou uma chapa com a identificação do proprietário. O objectivo era quando esta identificação fosse encontrada, ser imediatamente realizada uma pesquisa na *Base de dados* em busca do registo correspondente afim de cruzar todas as informações respeitantes ao veículo. Este caminho para a interrogação no terreno mostrou-se logo de início pouco frutuosa. Os veículos que encontrei foram de facto muito escassos e aqueles que porventura encontrava estavam ao abandono, muitas vezes incompletos e já não mantinham nenhuma chapa que me permitisse o cruzamento com a *Base de dados* que tinha construído. Mesmo, quando era possível identificar a quem pertencia hoje aquele veículo abandonado, chegou-se à conclusão que a maioria das pessoas o tinha herdado dos seus pais ou avós e nada tinham a acrescentar sobre a sua utilização, pois só tinham chegado a andar neles em crianças.

Assim, foi redefinida a estratégia do trabalho de terreno. Optou-se por direccionar a pesquisa não somente para os veículos com matrículas ou chapas de identificação, mas sim para proprietários de veículos que quisessem de facto falar sobre a utilização dos veículos. A articulação com os registos inseridos na Base de Dados veio então por acréscimo.

Das entrevistas realizadas foram seleccionadas três narrativas que nos dão conta de três formas diferentes de *olhar* os veículos de tracção animal. Curiosamente, duas delas correspondem a uma situação de excepção e foram realizadas a pessoas que ainda hoje utilizam os veículos de tracção animal, sendo que a outra narrativa remete para a situação mais comum, a do veículo herdado e fora de uso.

Em termos de instrumentos de investigação, optou-se pela aplicação de uma entrevista semi-estruturada, sem um estrutura ou sequência rígidas, tendo contudo um conjunto fixo de questões base relacionadas com três domínios de interesse para o desenvolvimento da investigação: o veículo, o registo e o uso. Relativamente ao primeiro domínio interessava saber alguns dados sobre o veículo em si, onde foi construído e comprado, depois interessava também saber que matrícula tinha, como, quando e por quem tinha sido registada e finalmente que uso era dado ao veículo em si, para onde habitualmente circulava e com que objectivo. Para além da relação entre o proprietário e o veículo, foi também explorada a memória associada aos outros veículos de tracção animal que circulavam pelo concelho, tipos, diferentes utilizações, abegões, etc.

4.2.1. A carroça do Sr. Arnaldo Alegre



Fig.17 – Sr. Arnaldo António Alegre a conduzir a sua carroça numa estrada junto a Bernardinehrio.2006.
Autoria: Joana Cartaxo

O Sr. Arnaldo vive em Bernardinheiro, freguesia de Santiago do Concelho de Tavira. Tem 74 anos, foi pedreiro toda a vida e hoje dedica-se ao cultivo de favas, chícharos e outras leguminosas numa courela com cerca de 2 hectares que mantém aproximadamente a 5 km da localidade onde vive. E, mais recentemente reparte o seu tempo entre as sessões de fisioterapia e a criação de coelhos junto à sua residência. A fisioterapia surgiu na sua vida depois de uma queda que deu da sua motorizada, a que chama bicicleta a motor, no caminho para Olhão. Encontrei-me a primeira vez com o Sr. Arnaldo a conduzir o seu veículo de tracção animal numa das primeiras incursões que fiz pelas estradas secundárias do concelho logo no ano de 2004, quando iniciei a minha actividade profissional em Tavira. Tirei-lhe apenas uma fotografia. Um ano mais tarde voltava inesperadamente a encontrar o Sr. Arnaldo e dessa vez empenhei-me numa real aproximação, trocámos algumas palavras e contactos para um futuro encontro.

Quando iniciei a investigação sobre os registos de veículos de tracção animal retomei este contacto e voltei a encontrar-me com o Sr. Arnaldo, desta vez com o propósito de saber mais sobre o uso deste tipo de veículos no concelho. Logo nessa conversa, falei-lhe dos registos que tinha em mãos e o Sr. Arnaldo revelou-me que desde há uns anos para cá que se deparava com uma grande dificuldade: o facto de ter

perdido o livrete de circulação do seu veículo. Tinha ido à Secção de Taxas e Licenças da Câmara Municipal de Tavira, local onde outrora tinha registado pela primeira vez o veículo em seu nome e nesse local informaram-lhe que já não era possível obter uma segunda via do livrete porque esta era uma tarefa que tinha deixado de ser feita há muito tempo. O problema do Sr. Arnaldo era que queria continuar a circular com o seu veículo, contudo queria ter um seguro por causa do possível embate com os veículos automóveis e a seguradora não emitia esse seguro sem um documento que comprovasse que era proprietário daquele veículo. Perante a constatação desta dificuldade e tendo ao meu dispor todos os registos de veículos de tracção animal do concelho, optei por o auxiliar e forneci-lhe uma cópia do registo do seu veículo na esperança que fosse suficiente como prova para a seguradora. Foi. De facto a seguradora aceitou a cópia do registo como prova da propriedade e o Sr. Arnaldo pode a partir daí circular de uma forma mais segura pelas estradas.

O relato deste episódio foi propositadamente colocado nestas páginas. Podia certamente tê-lo omitido, contudo penso que é revelador das situações com que os proprietários de veículos de tracção se deparam no presente.

O Sr. Arnaldo Alegre é, pelo menos um dos poucos, senão mesmo o único proprietário que continua a utilizar o seu veículo de tracção animal pelas estradas do Concelho de Tavira para transportar mercadorias. Para deslocações maiores opta pela motorizada mas para pequenas deslocações entre a sua residência e a courela, opta pelo veículo de tracção animal. Hoje prefere designar o seu veículo por carroça, mas outrora, antes da banalização dos automóveis a que também chamam carros, toda a gente chamava carros aos veículos de tracção animal. A um gosto pela manutenção do seu veículo associa uma paixão pelos animais de tiro, por isso, mantém hoje com algum esforço financeiro, o animal que puxa a sua carroça: a égua Redonda.

A carroça que tem hoje comprou-a nos Moinhos da Rocha, perto de Tavira, por volta de 1996, a uma senhora que tinha deixado de a usar, por 15 mil escudos. A

matrícula que apresenta tem o número 85⁶³, a mesma que correspondia a um outro veículo que herdou do seu pai quando tinha 48 anos, em 1981. O veículo que herdou nunca chegou a andar muito com ele e acabou por vendê-lo a um negociante de etnia cigana. A carroça que tem hoje foi comprada propositadamente para a égua Redonda e foi bastante utilizada no dia-a-dia pelo Sr. Arnaldo para transportar areia, cimento, tábuas e outras matérias primas necessárias à profissão de pedreiro. Os caminhos que normalmente percorria eram da sua residência para a Luz de Tavira (cerca de 10km) e para Tavira (cerca de 6km), conforme os trabalhos que arranjava. A Redonda, utiliza-a também para lavrar e gradear a terra na sua courela.

Para dar uma ideia do movimento que outrora havia de veículos de tracção animal pelas estradas do Concelho, o Sr. Arnaldo diz que “antes quando passava um automóvel era uma festa, hoje é ao contrário, quando se vê uma carroça é que é uma festa!”. Recorda-se também da diversidade de veículos que se avistavam na altura. Os mais comuns eram os carros puxados por bestas (espécie muar e cavalar), mas também se lembra de alguns veículos puxados por gado asinino, como o *carrinho do Ti Pião* que andava pelos caminhos a vender peixe e era habitualmente alvo de diabruras por parte de miúdos que teimavam em lhe voltar o carro. As charrettes eram menos usuais e normalmente eram as pessoas mais abastadas que as detinham. Os carros de bois eram ainda mais raros de ver pelo Concelho, somente alguns grandes proprietários os tinham porque possuíam juntas de bois para trabalhar a terra. Era o caso por exemplo do *Tenente Pata Rocha* que para além de deter grandes explorações agrícolas na zona era proprietário também de uma moagem situada em Tavira.

Recorda-se sim dos carros de capoeira, de canudo, que tinham uma lona em cima em forma de canudo e que pertenciam normalmente aos carreiros, aquelas pessoas que viviam do transporte de mercadorias e que asseguravam diariamente o transporte de verduras, nabos, repolhos, etc., da Luz de Tavira para a praça de Vila Real de Santo

⁶³ Veja-se o registo (ID nº 70) correspondente no *Anexo I - CD Base de Dados de Registo de Veículos de Tracção Animal*

António. Eram carros puxados sobretudo por gado muar, podendo-se avistar um ou outro puxado por gado cavalari. O Sr. Arnaldo recorda-se também bem dos negociantes de verduras que iam a casa dos agricultores comprar géneros para depois os transportarem em carros de mula para a estação de comboios de Arroio, na Luz de Tavira, com destino aos mercados de Lisboa. Lembra-se sobretudo dos recipientes que estes utilizavam no transporte dos géneros, como por exemplo as *banastras*, uma espécie de cestos rectangulares de verga grossa, baixos e com tampa que eram utilizados sobretudo para o transporte de tomates.

Recorda-se bem também de outrora ter existido uma regulamentação relacionada com a largura das rodas dos veículos de tracção animal, que não podia ser menos de 6 cm. Conta que na altura desta imposição houve uma grande agitação porque os proprietários compravam aros mais largos para as rodas mas não mudavam as pinas, ou seja, sobrava ferro na parte interior do aro onde se depositava bastante lama que se ia acumulando de tal forma que dificultava muito a marcha dos animais de tiro. Lembra-se que esta norma não teve muita aceitação e que por isso caiu em desuso. Quanto à regulamentação da iluminação à noite dos veículos de tracção animal, essa era de facto exigida com mais atenção por parte dos agentes reguladores do trânsito. Cada veículo tinha que circular com duas luzes reflectoras atrás e um candeeiro a petróleo à frente.



Fig.18 – Candeeiro de carro
. Casa do Sr. Arnaldo
António Alegre
Bernardinho.2007.
Autoria: Joana Cartaxo

Outra dificuldade relacionada com o veículo de tracção animal com que o Sr. Arnaldo se depara hoje em dia relaciona-se com a falta de carpinteiros de carros capazes de reparar as rodas do seu veículo. Tem actualmente a carroça parada porque um dos raios partiu-se junto ao cuvo. Foi ao abegão de Santa Bárbara de Nexe e ele deu-lhe um orçamento altíssimo para a reparação, sendo que o Sr. Arnaldo comenta isto dizendo “quase compensa comprar um veículo novo”.

A explicação dada pelo Sr. Arnaldo para o declínio do uso dos veículos de tracção animal no Concelho está na banalização dos camiões e no abandono da utilização dos caminhos de ferro como modo por excelência para o escoamento dos produtos para o Lisboa e para outros centros urbanos. Outrora, era sobretudo graças aos carros de mula que transitavam de um lado para o outro pelas estradas do Concelho que os produtos chegavam às estações e aos apeadeiros prontos para serem escoados para o resto do país.

4.2.2. O carro de mula do pai da D. Eugénia



Fig.19 – Carro de mula do Sr. António Eugénio da Cruz. Palmeira. Luz de Tavira. 2007. Aatoria: Joana Cartaxo

Um veículo de tracção animal abandonado num quintal na Horta da Palmeira, freguesia da Luz de Tavira, foi o mote para o desencadear de mais uma conversa, desta vez com a filha do antigo proprietário do veículo, António Eugénio da Cruz. Carro de mulas, assim o designa D^a Eugénia. O veículo já não mantém afixada qualquer chapa de matrícula nem uma chapa com a identificação do proprietário, contudo através do nome foi possível identificar o seu registo recorrendo à *Base de dados*: matrícula nº 64⁶⁴, registada nos serviços camarários a 3 de Novembro de 1944 pelo seu pai que na altura residia no sítio da Campina, também na freguesia da Luz.

Os trajectos que o seu pai fazia com o carro de mula eram essencialmente feitos em função das necessidades de manutenção das suas propriedades. Assim o seu carro servia para transportar os



Fig.20 – D. Eugénia. Palmeira. Luz de Tavira. 2006. Aatoria: Joana Cartaxo

trabalhadores e os frutos entre os diversos terrenos que tinha. A um figueiral que tinha em Sinagoga (Santo Estêvão) ia apanhar figos, a umas courelas que tinha perto de Bernardinheiro (Santiago) ia por causa das alfarrobas e das amêndoas e ia também de

⁶⁴ Veja-se o registo (ID nº 52) correspondente no *Anexo I - CD Base de Dados de Registo de Veículos de Tracção Animal*

quando em vez buscar batatas a uma horta que tinha em Amaro Gonçalves (Luz de Tavira).

Segundo a D^a Eugénia, o carro de mulas deixou de circular nos anos 70, quando o seu pai se desfez dos animais. Para além do carro de mulas, havia naquela casa também uma charrette e uma carroça mais pequena, para burros⁶⁵. Desta última resta uma roda (visivelmente mais pequena que a do carro de mulas) pendurada numa parede exterior da casa e algumas peças como o eixo e as molas, que foram adaptadas pelo seu marido, a um novo carro com paredes de alumínio, rodas de borracha, um acento em ferro e um gancho para ser puxado por um moto-cultivador.

O carro de mula utilizado pelo seu pai foi comprado na carpintaria de carros do Sr. Custódio Cardoso dos Santos⁶⁶ e servia sobretudo para o transporte de alfarrobas, amêndoas, figos, estrume mas também o usavam para ir às feiras, sobretudo à Feira de São Francisco em Tavira (4 de Outubro) e à Feira de Faro (20 Outubro). Para ir à Feira de Faro o pai iniciava o trajecto na Palmeira às 5 horas da manhã para chegar a Faro às 10 horas. A Feira era o momento da compra dos pêros de Silves, das nozes e das bolotas que depois comiam com figo e miolo de amêndoa. Lá pernoitavam numa estalagem que tinha lugar próprio para guardar os veículos e animais e no dia seguinte voltavam de regresso à Palmeira. A D^a Eugénia recorda-se da inquietação do pai naquelas noites em que ficavam em Faro com receio que a mula fosse roubada por ter um pêlo tão lustroso e por estar tão bem alimentada com uma dieta à base de alfarrobas e figos.

Da feira de Tavira a D^a Eugénia recorda-se de uma vez a sua mãe ter ido, contra a vontade do seu pai, sozinha com as filhas no carro de mula. Contra a vontade do pai, porque já era de tarde e de tarde vinham as manadas de gado a percorrer a estrada depois do mercado. Apesar deste aviso a sua mãe foi e quando chegaram a Tavira começaram a ouvir os homens com chicotes a bater e logo de seguida avistaram o gado

⁶⁵ Não foi possível encontrar estes registos na *Base de Dados de Registo de Veículos de Tracção Animal*

⁶⁶ Veja-se *Mapa 3*

a correr na direcção do carro. Segundo a D^a Eugénia, a sua mãe conseguiu desviar o carro para a entrada de uma propriedade e por pouco não eram atropeladas pelo gado.

O seu avô – José Mendonça do Alto – foi abegão na Campina da Luz de Tavira⁶⁷. Teve uma oficina grande onde laborou e também ensinou o ofício. Nos anos 40 concretizou um sonho que já há alguns tempos o perseguia: atravessar o mar. À semelhança de outros algarvios que procuravam a fortuna, foi para Marrocos trabalhar na construção como pedreiro. Mesmo sem qualquer formação na área e com a habilidade que tinha, facilmente aprendeu a arte de pedreiro. Lá contraiu uma doença, regressou a Portugal e faleceu em Lisboa no Hospital.

A filha do Sr. António Eugénio da Cruz recorda-se também dos carreiros que, uma vez apanhados os frutos, vinham num carro de mula coberto buscar as mercadorias para ir pô-las nos armazéns de distribuição. Estes carros eram chamados carros de fretes e em Tavira haviam diversos, como por exemplo o *carro do Badelo* e o *carro do Manuel Quintas*. Estes carros cobertos eram também utilizados, dizia o seu sogro que tinha hortas perto de Faro, pelos carreiros espanhóis que asseguravam o transporte e a exportação dos produtos portugueses para Espanha.

A D^a Eugénia esteve algum tempo emigrada na Noruega, mas sempre manteve um gosto muito especial por objectos ligados ao passado rural da sua família ali na Luz de Tavira. Por isso, guarda o carro de mulas do seu pai mas também o charrueco, o candeeiro a petróleo, o pote do azeite, a canastra da alfarroba, entre outros objectos outrora muito usados naquela propriedade.

⁶⁷ Veja-se *Mapa 3*

4.2.3. O carro de besta do Sr. José Fernandes



Fig.21 – Sr. José Fernandes. Capelinha. Santa Maria. 2007.
Autoria: Joana Cartaxo

Fui encontrar o Sr. José Fernandes com a sua mulher por coincidência junto a uma estrada de acesso a Tavira, bem perto do centro urbano, numa localidade chamada Capelinha, freguesia de Santa Maria, no meio de um campo de milho. Parei o automóvel que guiava e perguntei se tinham conhecimento de alguém que ainda tivesse veículos de tracção animal ali na zona. Foi desta forma iniciada a conversa com o Sr. José Fernandes de 73 anos, sobre o carro que mantém para carregar mercadorias dentro da sua propriedade.



Fig.22 – Sr. José Fernandes a carregar milho com o carro de besta. Capelinha. Santa Maria. 2007. Autoria: Joana Cartaxo

O carro que tem, que designa de carro de besta, é puxado pelo *Carocho*, um macho de pêlo castanho-escuro lúcido. Este carro era do anterior proprietário da casa onde hoje vive na Capelinha, Eduardo Guerreiro de seu nome e, mantêm a chapa de matrícula “Tavira nº 2868”. O Sr. José Fernandes nunca chegou a dirigir-se aos serviços camarários para mudar o veículo para seu nome porque nunca andou com o veículo fora da sua propriedade. O verbete de registo deste veículo não está no grupo de registos de tracção animal que analisei, muito possivelmente por ter sido cancelado o seu registo pelo antigo proprietário.

O Sr. José utiliza o carro de besta desde 1970, data em que adquiriu aquela propriedade, para todos os serviços de carga relacionados com as tarefas agrícolas, tais como transportar milho, alfarroba e azeitonas do local da colheita para a cabana ou transportar estrume para a horta, para o cultivo de batatas e feijões por exemplo, ou ainda para distribuir o adubo. Nunca foi para as vias públicas porque além de não ter documentos do veículo, tem receio de causar dificuldades ao normal funcionamento do trânsito automóvel.

Recorda-se de o anterior proprietário ter dito que mandou fazer o carro de besta no abegão João Rosa⁶⁸, mais conhecido por *Tio João Rosa*, que tinha oficina de abegão na Fonte Salgada. Contudo, lembra-se bem de as pessoas irem muitas vezes adquirir os seus veículos a Vilarinhos. Há aproximadamente 20 anos que, segundo o Sr. José, deixaram de se ver pelas estradas os veículos puxados por animais. Nessa altura era comum, segundo me disse, passarem cerca de 50 carros de mula por semana ali junto à sua propriedade, que vinham do norte, da serra, de localidades como Curral de Boieiros e outros lugares localizados a meio da serra, carregados de estevas para levar para os fornos das padarias situadas no litoral.

O Sr. José utiliza o carro de besta porque deixou caducar a carta de tractorista que tirou no Posto Agrário de Tavira nos anos 70, porque como nunca chegou a comprar um tractor, não lhe dava utilidade. Hoje é com arrependimento que fala neste episódio, pois, segundo me disse, se tivesse hoje um tractor faria todas as tarefas com muito menos esforço.

Segundo o Sr. José, os carros de mula e de besta deixaram de circular essencialmente porque as pessoas deixaram a agricultura e passaram a dedicar-se a

⁶⁸ Veja-se *Mapa 3* e capítulo *O ofício de abegão no Algarve* – esta oficina já tinha sido mencionada pelo Sr. Arnaldo António Alegre e era propriedade do avô do Sr. Dionísio Martins, abegão reformado entrevistado no âmbito desta investigação.

trabalhos no litoral: “antigamente semeavam trigo, aveia, cevada e tinham 4 ou 5 porcos para a engorda, hoje preferem varrer ruas em Tavira.”

No decorrer da investigação no terreno diversos foram os factores apontados como causa para o abandono dos veículos de tracção animal. O mais referido foi o decréscimo da actividade agrícola e as mutações ocorridas no transporte e comercialização dos produtos. Os carros de mula e carroças que outrora funcionavam como um bem central na economia doméstica dos agregados familiares que cultivavam a terra, deixaram, num contexto de grandes mudanças sociais, económicas e tecnológicas de o ser, sendo progressivamente substituídos por camiões, carrinhas de caixa aberta ou tractores. Esta substituição fez-se mais lenta ou mais rapidamente consoante as possibilidades económicas dos proprietários.

O Sr. Arnaldo e o Sr. José são exemplo dos pequenos proprietários agrícolas que mantêm ainda hoje os veículos porque as circunstâncias da vida e as condições económicas não lhes permitiram adquirir a seu tempo nem tractores nem carrinhas e hoje sentem-se demasiado velhos para iniciarem tal mudança.

A D^a Eugénia mantém o carro de mula do seu pai, tal como a maioria das pessoas no concelho os mantêm, nos quintais, perto das residências como um objecto decorativo. Aliás, esta é uma imagem vulgarmente divulgada nos postais alusivos ao Algarve, onde os veículos de tracção animal surgem primorosamente pintados e decorados junto às casas algarvias, sendo a sua imagem mais um recurso na construção do Algarve como destino turístico bonito, colorido e ainda com muitos aspectos de uma vida rural que já há muito desapareceu em outras partes do mundo⁶⁹.

⁶⁹ Ver *Anexo IX – Postais do Algarve com veículos de tracção animal*, p.127

5. Conclusão

Foi objectivo central desta investigação descobrir como um fundo documental desactivado, fruto da vida em sociedade, pode ser interrogado à luz de um olhar posicionado no presente. O desafio foi lançado: através do conhecimento adquirido no decorrer de uma formação em Antropologia, interrogar uma fonte documental de um município. Um conjunto de verbetes foi o mote. Como trazer para o presente um conjunto de documentos e como torná-los matéria de interrogação antropológica foi a tarefa que me predispus a realizar no âmbito desta tese de mestrado.

A estrutura do texto obedeceu a uma sequência que reproduz o decorrer da própria investigação. Primeiramente optou-se por conhecer quais eram as fontes histórias locais que tratavam da temática dos veículos de tracção animal que estavam ao dispor da investigação, pesquisa que resultou na identificação de dois grandes grupos de documentos: uns depositados no Arquivo Municipal de Tavira e outros na Secção de Taxas e Licenças da Câmara Municipal e Tavira. A partir desta identificação foi-se desenhando, à medida das necessidades do conhecimento, todo o percurso da investigação. Primeiro criar um instrumento capaz de tornar os documentos analisáveis, a *Base de Dados de Registos de Veículos de Tracção Animal*, o que permitiu logo à partida uma grande aproximação aos documentos e conseqüentemente à temática que me propus analisar. Segundo, optou-se por analisar os dados informatizados afim de seleccionar dados quantitativos capazes de aprofundar o conhecimento dos veículos de tracção animal e a sua distribuição no espaço concelhio e no tempo, desde 1912 até 1988. Sucedeu-se a necessidade de, através de indicadores estatísticos, identificar no tempo as mudanças ocorridas no uso dos veículos e portanto recorreu-se a dados relativos à força motriz utilizada na agricultura. Outra fonte de conhecimento a que se recorreu foi a legislação. Com esta etapa foi possível apreender, através da leitura da legislação publicada a nível nacional e local, a forma como foi realizado o controle e a regulamentação do trânsito dos veículos de tracção animal, desde 1849, data da primeira

postura analisada até 2005, data do último Código da Estrada hoje em vigor. Por fim optou-se por partir para o terreno, na busca de mais dados capazes de interrogar os registos e neste sentido foram seguidos dois caminhos, o dos construtores de veículos de tracção animal e o dos proprietários de veículos de tracção animal.

As narrativas recolhidas deram mais significado aos registos encontrados. Foi possível olhar os veículos de tracção de animal de vários ângulos, de quem os fez, de quem os usou e de quem ainda os tem.

Os tempos mudaram, as leis permaneceram, embora caducas de prática, as recordações ganharam corpo e voz e o entusiasmo por fazer reviver algo que teve tanta relevância no tecido social e económico da autarquia, fez desta pesquisa, ao ressuscitar este arquivo morto, um incentivo real ao quotidiano do investigador.

O trabalho realizado foi aquele que as circunstâncias pessoais e profissionais me permitiram. Certamente a investigação poderia ter sido mais intensa e minuciosa, nomeadamente na procura de mais casos no terreno de utilizadores e construtores que permitissem ilustrar com outra diversidade e detalhe a história deste meio de transporte. Tenho contudo a convicção de que o objectivo central desta investigação foi alcançado, o de comprovar que é possível recuperar documentos mortos que estão esquecidos nas repartições e nos arquivos das nossas autarquias, trazê-los para o presente e interrogá-los.

6. Bibliografia

Geral

ASCENSÃO, José de Oliveira, 2005, *O Direito. Introdução e Teoria Geral*, Coimbra: Almedina

BARBOSA, António da Silva, 1938, «Nomenclatura do carro alentejano», *Revista Lusitana*, nº36: 236-245

BASTOS, Cristiana, 1993, *Os Montes do Nordeste Algarvio*, Lisboa: Edições Cosmos

BRITO, Joaquim Pais de, *et al.* (cord.), 1996, *O Voo do Arado*, Lisboa: Museu Nacional de Etnologia, Instituto Português de Museus

BROMBERGER, Christian; CHEVALLIER, Denis, 1999, *Carrières d'objets*, Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme

CAMPOS, Maria José de, 2005, *Cachopo e a sua História. Apontamentos monográficos. 1500-2005*, Tavira: Tipografia Tavirense

CABREIRA, Tomaz, 1918, *O Algarve Económico*, Lisboa

CAPITÃO, Maria Amélia da Motta, 1974, *Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa

CARTAXO, Joana, 2007, «Os veículos de tracção animal no Concelho de Tavira», Agenda Municipal de Tavira de Maio

CAVACO, Carminda, 1976, *O Algarve Oriental. As vilas, o campo e o mar*, Faro: Gabinete de Planeamento da Região do Algarve

-----, 1983, *A agricultura do Algarve, segundo o Recenseamento Agrícola de 1979*, Lisboa: Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos

CHAVES, Luís, 1953, *Notas de etnografia. Carros, carrinhos e carroças em Lisboa. Transportes de tracção animal*, Lisboa

-----, 1958, *Os transportes populares em Portugal. Carros e Barcos (Tipos e decorações)*, Lisboa: FNAT

CONNERTON, Paul, 1993, *Como as sociedades recordam*, Oeiras: Celta Editora

- CORREIA, Vergilio, 1917, «O carro rural português», *Terra Portuguesa* (3º Vol): 193-208
- DIAS, Jorge, 1984 [1953], *Rio de Onor. Comunitarismo Agro-Pastoril*, Lisboa: Editorial Presença
- DURO, Alfredo, 1955, *História do Primeiro Automóvel em Portugal*, Lisboa
- FEIO, Mariano, 1983 [1949], *Le Bas Alentejo et l'Algarve*, Évora: Centro de Ecologia Aplicada da Universidade de Évora
- FÉRIA, Luís Palma, 1999, *A História do Sector Automóvel em Portugal (1895-1995)*, Lisboa: Gabinete de Estudos e Prospectiva Económica, Ministério da Economia
- FERRO, Gaetano, 1956, *L'Algarve. Monografia Regionale*, Società d'Arte Poligráfica S.p.A.
- GALHANO, Fernando, 1973, *O Carro de bois em Portugal*, Lisboa: Instituto de Alta Cultura / Centro de Estudos de Etnologia Peninsular
- GIRÃO, A. de Amorim, 1960, *Geografia de Portugal*, Porto: Portucalense Editora
- GONÇALVES, Eduardo Brazão, 1996, *Dicionário do falar algarvio*, Faro: Algarve em Foco Editora
- GUERREIRO, Manuel Viegas; MAGALHÃES, Joaquim Romero, *Duas descrições do Algarve do século XVI*, Lisboa: Livraria Sá da Costa
- HALBWACHS, 1968, *La Mémoire Collective*, Paris : Presses Universitaires de France
- LANGHANS, Franz-Paul, 1928, *As Posturas*, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade
- LEROI-GOURHAN, André, 1984, *Evolução e Técnicas II – O meio e as técnicas*, Lisboa: Edições 70
- LOPES, João Baptista da Silva, 1988 [1841], *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*, 2 volumes, Faro: Algarve em Foco
- LOURO, Estanco, 1996 [1929], *O Livro de Alportel*, São Brás de Alportel: Câmara Municipal de São Brás de Alportel
- MARQUES, Maria (cord.), 1999, *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, Lisboa: Edições Colibri

- MATOS, Artur Teodoro, 1980, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada: Universidade dos Açores
- MATTOSO, José (dir.), 1994, *História de Portugal. A Segunda Fundação (1890-1926)*, Vol.VI, Lisboa: Circulo de Leitores
- , DAVEAU, Suzanne, BELO, Duarte, 1998, *Portugal - O Sabor da Terra. Algarve*, Lisboa: Circulo de Leitores
- MELO, Alexandre de Sousa de Figueiredo; BELO, Miguel Maria da Anunciação, 1923, *O Algarve. Estudo Económico Agrícola*, [S.L.] [s.n]
- MIALHE, Luiz Geraldo, 1980, *Máquinas e motores na agricultura*, São Paulo: Universidade de São Paulo
- OLIVEIRA, Ataíde, 1991 [1913], *Monografia da Luz de Tavira*, Faro: Algarve em Foco Editora
- OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamim, 1973, *Sistemas de atrelagem dos bois em Portugal*, Lisboa: Centro de Estudos de Etnologia
- PASSOS, José Manuel da Silva, 1995, *O Bilhete Postal ilustrado e a história urbana do Algarve*, Lisboa: Editorial Caminho
- PEARCE, Susan, 1990, *Objects of Knowledge*, London: The Athlone Press
- PICÃO, José da Silva, 1947 [1903], *Através dos Campos. Usos e costumes agrícolas alentejanos*, Lisboa: Neogravura
- PROENÇA, Raul, 1927, *Guia de Portugal. II. Estremadura, Alentejo e Algarve*, Lisboa: Biblioteca Nacional
- RAPOSO, José Hipólito, 1995, *Carros de cavalos em Portugal. Século XX*, Lisboa: Edições Inapa
- RIBEIRO, Orlando, 1991, *Opúsculos Geográficos. O mundo rural*, Vol. IV, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- RODRIGUES, José Barros, 2004, *O trem do Conde - História do primeiro automóvel que entrou em Portugal*, Casal de Cambra: Caleidoscópico
- ROSENDO, Antonieta Maria de Jesus, 1977, *Carroças algarvias: miniaturas representativas dos aspectos da vida em Albufeira no passado*, Albufeira

SANTOS, Maia dos, 2001, *A carroça poveira. Subsídios para a sua história*, Póvoa do Varzim: Câmara Municipal da Póvoa do Varzim

SERRA, Eurico, 1934, *Código Rural*, Lisboa: Empresa Jurídica Editora

SILVA, D. A. Tavares, 1942, *Esboço dum vocabulário agrícola regional*, Separata do «Anais do Instituto Superior de Agronomia», Vol XII, Lisboa

SOBRAL, José Manuel, 1999, *Trajectos: O Presente e o Passado na Vida de uma Freguesia Rural*, Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais

STANISLAWSKI, Dan, 1963, *Portugal's other kingdom. The Algarve*. Texas: University of Texas Press

URBANO, Ludgero, 1995, *História da mecanização e agricultura. Algarve*, Faro

VASCONCELOS, João de Almeida, *O Código da Estrada explicado*, Porto: Editorial Domingos Barreira, S/d [193...]

VAZ, Adérito Fernandes, 1994, *Algarve. Reflexos etnográficos de uma região*, Faro: Secretaria de Estado da Cultura

Legislação

Regulamento sobre a circulação de automóveis – 23 de Junho de 1911

Código da Estrada – Decreto nº 14 988 – 30 de Janeiro de 1928

Código da Estrada – Decreto nº 15 538 – 14 de Abril de 1928

Código da Estrada – Decreto nº 18 406 – 31 de Maio de 1930

Decreto nº 33 565 – Registos de veículos de tracção animal - 6 de Março de 1944

Código da Estrada – Decreto-Lei nº 39 672 – 20 de Maio de 1954

Código da Estrada – Decreto-Lei nº144/94 – 03 de Maio de 1994

Decreto-Lei nº2/98 - 3 de Janeiro

Decreto Regulamentar nº22-A/98 – *Regulamento de sinalização do Trânsito* - 1 de Outubro

Código da Estrada – Decreto-Lei nº 265-A/2001 - 28 de Setembro de 2001

Código da Estrada - Decreto-Lei nº 44/2005 - 23 de Fevereiro de 2005

Código Civil – Decreto-Lei nº47344 – 25 de Novembro de 1966

Posturas e regulamentos municipais

1849 – Código de Posturas da Câmara Municipal de Faro

1861 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Faro

1864 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Lagos

1875 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Coimbra

1878 – Regulamento para a polícia e transito de vehiculos ... Leiria

1883 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira

1888 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Albufeira

1888 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Alter do Chão

1888 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Faro

1890 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Almada

1891 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Bragança

1892 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Anadia

1892 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Arraiolos

1904 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Avis

1904 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Faro

1904 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Figueiró dos Vinhos

1905 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Chaves

1914 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Tavira

1923 - Código de Posturas da Câmara Municipal de Loulé

1950 – Postura de Trânsito da Câmara Municipal de Faro

Periódicos

Jornal *Diário de Notícias* (02-06-1928)

Jornal *Província do Algarve* (1908-1918)

Jornal *Povo Algarvio* (1929-1974)

Revista *Gazeta das Aldeias* (1944)

Outros

Recenseamento Geral da Agricultura. 1934

Estatísticas Agrícolas. 1943

Estatísticas Agrícolas. 1950

Recenseamento Geral da Agricultura 1952-1954

Estatísticas Agrícolas de 1955

Estatísticas Agrícolas de 1960

Estatísticas Agrícolas de 1963

Recenseamento Geral da Agricultura. 1968

Estatísticas dos Transportes e Comunicações 1970

Recenseamento Geral da Agricultura. 1972

Recenseamento Geral da Agricultura. 1979

Estatísticas Agrícolas de 1980

Estatísticas Agrícolas de 1985

Recenseamento Geral da Agricultura 1989

Recenseamento Geral da Agricultura 1999

7. Anexos

Anexo I – Base de Dados de Registos de Veículos de Tracção Animal. Concelho de Tavira.....	101
Anexo II - Exemplo de cancelamento de registo de veículo de tracção animal.....	103
Anexo III - Exemplos de declarações de venda de veículos de tracção animal.....	106
Anexo IV - Exemplo de requerimento de mudança de residência do proprietário de veículo de tracção animal.....	113
Anexo V - Exemplo de requerimento de transferência e propriedade de veículo de tracção animal.....	115
Anexo VI - Exemplo de pedido de emissão de segunda via do livrete de circulação... de veículo de tracção animal.....	117
Anexo VII – Glossário de alguns termos relacionados com os veículos de tracção animal.....	119
Anexo VIII – Nomenclatura das partes constituintes de uma carroça.....	125
Anexo IX – Postais do Algarve com veículos de tracção animal.....	127

Anexo I

Base de Dados de Registos de Veículos de Tracção Animal Concelho de Tavira

Anexo II

Exemplo de cancelamento de registo de veículo de tracção animal (Arquivo Municipal de Tavira, Pasta A50)

CAMARA MUNICIPAL DE TAVIRA

N.º 773

Registo de Veiculos de Tracção Animal

(a) Manuel da Palma, filho de Manuel da Palma, no estado de casado, de 31 anos de idade, natural de Moncarapacho e residente em Arrotia - Lusa, solicita o registo de um veiculo de (b) duas rodas, tirado por (c) um animais de espécie (d) muse e destinado ao transporte de (e) mercadorias em serviço (f) particular.
Local de recolha permanente do veiculo Arrotia - Lusa.
Tavira, 27 de Novembro de 1944.

O Proprietário

Manuel da Palma

Registado com o n.º 773, em 8 de Januario de 1945.

O Chefe da Secretaria,

Sebastião

- (a) Nome completo do proprietário.
- (b) Número de rodas.
- (c) Número de animais.
- (d) Asinina, muse, cavalari ou bovina.
- (e) Pessoas ou mercadorias.
- (f) Particular ou de aluguer.

Câmara Municipal do Concelho
DE
Tavira
(PARTICIPAÇÃO NOS TERMOS DO N.º 3 DO ART.º 45.º DO CÓDIGO DA ESTRADA)

Transferência de propriedade de um (a) Veículo de Tracção animal
Matricula N.º _____

(b) Manuel da Palma, filho
de Manuel da Palma e Maria da Conceição
no estado de casado, de 78 anos de idade, natural de Moucarapalcos
e residente em Apoteia - freg. de Tavira, participa que transferiu em 15 de
Janeiro de 1962 a propriedade de um (a) Veículo de Tracção animal,
matriculado no concelho de Tavira
sob o n.º 173, para (c) Leandro Afonso Palma
filho de Manuel da Palma e do António de Sousa Lima
no estado de casado, de 45 anos de idade, natural de freg. de Tavira
e residente em Moucarapalcos - Olhão
Tavira, 15 de Janeiro de 1962.

O Participante,
Manuel da Palma  Paulino

Feito o averbamento em _____ 196__.

O Chefe da Secretaria,

(a) — «Veículo de tracção animal ou ciclopedra».
(b) — Nome completo do participante.
(c) — Nome completo do novo proprietário.
OBS. — A transferência deverá ser participada no prazo de 10 dias.

Mod. 421 — Gráfica Ideal-Agostini
A 4

Anexo III

Exemplos de declarações de venda de veículos de tracção animal (Arquivo Municipal de Tavira, Pasta A50)

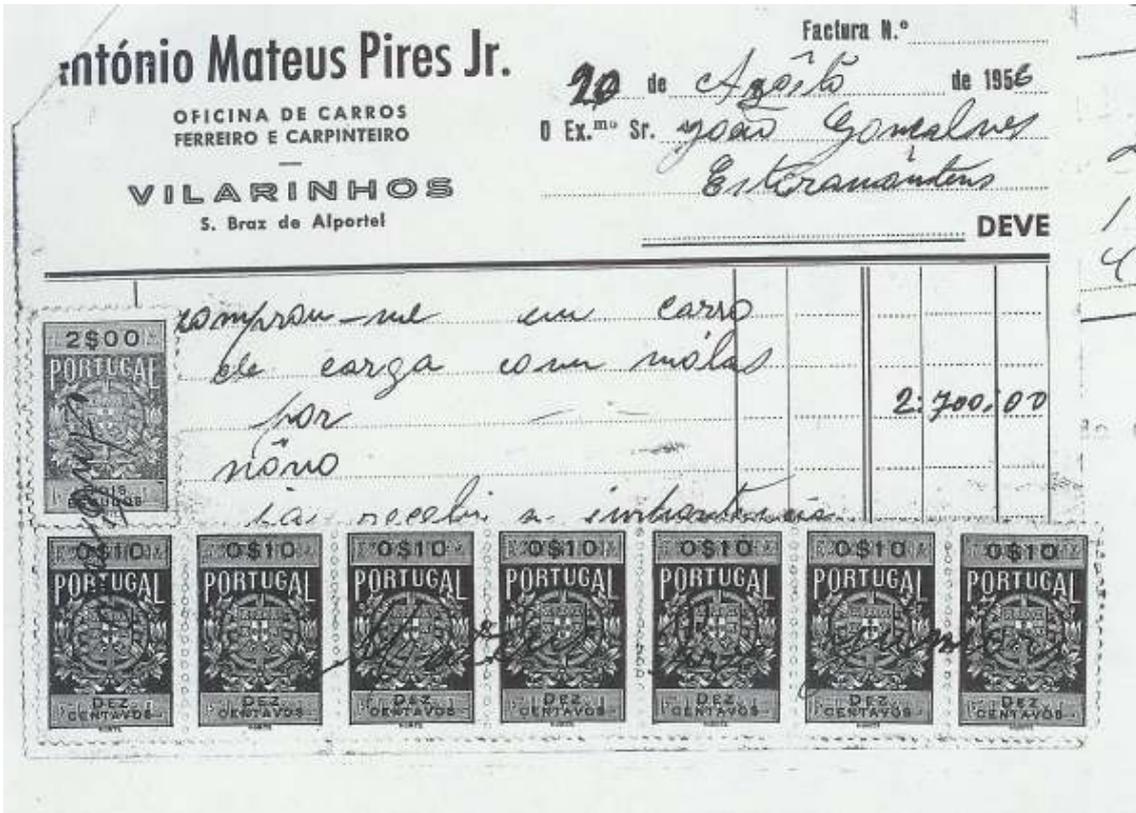
Joaquim Martins Caiado & Irmão
OFICINA DE CARROS
VILARINHOS — S. Braz de Alportel

Vilarinhos, 30 de Agosto de 1956.

O Il.^{mo} Sr. *João Sebastião da Conceição* DEVE

Quantid.	DESIGNAÇÃO	Preço	Importancia
	<i>Declaro para os devidos efeitos que vendi um carro tipo ao Senhor João Sebastião da Conceição em 30 de Agosto de 1956. Joaquim Martins Caiado & Irmão</i>		

0/11/1956/ Declara
que Fis um carro de duas
rodas puxado por uma muar
para o Sr. Marcelino de Freitas Lorenz,
Sítio do Brejo Louz Tavira
Custodio Cardoso dos Santos
Campina Louz Tavira



Anexo IV

Exemplo de requerimento de mudança de residência do proprietário de veículo de tracção animal (Arquivo Municipal de Tavira, Pasta A50)

Câmara Municipal do Concelho
D. M.
TAVIRA

(PARTICIPAÇÃO NOS TERMOS DO N.º 5 DO ART.º 41.º DO CÓDIGO DA ESTRADA)

Mudança de residência do proprietário de um ⁽¹⁾ VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL

Matricula N.º 29

(2) Arnaldo Simplicio Polício, filho
de Joaquim Polício e da Sra. D. Maria Apolónia
no estado de solteiro, de 40 anos de idade, natural de Santo Estêvão
e residente em Paços do Vale - Santo Estêvão, proprietário de um (6) Veículo de
tracção animal matriculado na Câmara Municipal deste concelho sob o n.º 29,
participa que, em 30 de Janeiro de 1959, mudou a sua residência para
69 Palmares, Luze do Tavira, da freguesia de Luze,
concelho de Tavira
Tavira, 31 de Janeiro de 1959.

O Participante,



Feito o (4) averbamento em 31/1/1959.

O Chefe da Secretaria,

(1) «Veículo de tracção animal» ou «colocador»;
(2) Nome completo do participante;
(3) «Luze»;
(4) «Averbamento» ou «Conciliação»;
OBS. — A mudança de residência deverá ser participada ao prazo de 30 dias. Sempre que o proprietário passe a residir em concelho diferente, a matrícula será cancelada.

Mod. 524 — Gália Med. Agost.

Anexo V

Exemplo de requerimento de transferência e propriedade de veículo de tracção animal (Arquivo Municipal de Tavira, Pasta A50)

Câmara Municipal do Concelho DE

TAVIRA

(PARTICIPAÇÃO NOS TERMOS DO N.º 8 DO ART.º 41.º DO CÓDIGO DA ESTRADA)

Transferência de propriedade de um ^(a) VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL _____

Matrícula N.º 315 _____

O José António Cerve _____, filho
de João António Cerve e de Maria Bôchava
no estado de Casado _____, de 32 anos de idade, natural de Santa Catarina
e residente em Tavira - Santa Catarina _____, participa que transferiu em 10 de
Março _____ de 1959 da propriedade de um ^(a) Veículo tracção animal
matriculado no concelho de Tavira
sob o n.º 315 _____, para ^(c) Anaes Martins Catarina
filho de Serafina Martins Catarina e de Maria Propalga
no estado de Casado _____ de 30 anos de idade, natural de Santa Catarina
e residente em Tavira - Santa Catarina _____
Tavira _____, 10 de Março _____ de 1959.

O Participante,

José António de Cerve

-1959

Feito o averbamento em 18/3/1959.

Chefe da Secretaria

António

- (a) «Veículo de tracção animal» ou «velocípede».
(b) Nome completo do participante.
(c) Nome completo do seu proprietário.
OBS. — A transferência deverá ser participada no prazo de 30 dias.

Mod. 602 — Gráfica Iúli-Aguda

Anexo VI

Exemplo de pedido de emissão de segunda via do livrete de circulação de veículo de tracção animal (Arquivo Municipal de Tavira, Pasta A50)

Câmara Municipal de Tavira
Registado em 22, 9, 58
Sub o n.º 1921
L.º n.º 5 Fis. 29

Presidente da Câmara Municipal de

TAVIRA

Manuel José da Silva, casado, trabalhador, morador no sítio da Murteira da freguesia da Luz do concelho de Tavira, vem, mui respeitosamente pedir, nos termos do Código da Estrada que V. Ex.ª se digne determinar que lhe seja passada uma 2ª via do livrete de circulação nº 756, respeitante ao seu veículo de tracção animal, em virtude do respectivo original se ter extraviado.

Pede deferimento

Tavira, 22 de Setembro de 1958

Manuel José da Silva

Querido a assinatura supra

Tavira, 22 de Setembro de 1958

João da Costa

Dez. 10

Dez. 10

2020

Anexo VII

Glossário de alguns termos relacionados com os veículos de tracção animal

A

Abegão

Abegão - Cabrela – carpinteiro de carros

Êste vocábulo, como tantos outros, de dizeres do nosso povo, tem significações diversas, pelo que respeita à extensão e multiplicidade das funções que exercita, conforme a província, distrito ou lugar em que é usado, e outro tanto sucede quanto a lexicógrafos, porque em meios diferentes colheram o termo.

É sobeja demonstração deste facto o trabalho do erudito Prof. Manuel de Souza da Câmara, intitulado «Abegão e abegoaria», publicado em 1936, onde diz:

«*Significado* – O mais comum, sem dúvida, será o do empregado, dirigente da abegoaria e dos trabalhos agrícolas: constituí, no conceituoso parecer de Silva Picão, o *encarregado de todos os serviços desempenhados pela* ganharia, de que é mandante e cabeça, uma espécie do «chavão da lavoura», conforme o mesmo autor. Ponderam-se o assalariado de maior categoria, logo abaixo o feitor, quando este existia, com o qual o confundem frequentemente.

Às vezes restringem-lhe as atribuições, considerando-o apenas tratador e guarda de bois. Alguns o supõem unicamente carpinteiro de carros e outros ampliam o seu exercício estendendo-o também ao fabrico e conserto de alguns instrumentos de lavoura, forquilhas, cabos para machados, pás e picaretas, cangas, peças de arados (*apo*, *ateiró* ou *teiró* e *temão*) e até petrechos de nora, pelo menos no Algarve. (...)

(SILVA, 1942)

Abegão *s.m.* (*feminino* abegoa) **1** o que trata da abegoaria; **2** caseiro; feitor; capataz; **3** [regionalismos] individuo que faz carros, arados e outros instrumentos agrícolas, carpinteiro de carros (Do lat. abigône-, «guardador de gado»)

(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Abegão ou abagoão ou abugão: fabricante de carros, carroças, arados, cangas, etc. São conhecidas as acepções de caseiro, feitor ou encarregado da abegoaria, usuais noutras regiões.

(GONÇALVES, 1996)

Aranha

Aranha, *s.f.* (...) viatura leve, de rodas altas, tirada por um só cavalo (...)

(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

C

Caleche

Caleche *s.f.* carruagem de quatro rodas e dois assentos, aberta na dianteira

(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

Carreira

carreira *s.f.* **1** caminho estreito; carreiro **2** corrida com velocidade

(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Carreiro

carreiro *s.m.* **1** caminho estreito (...) **4** condutor de carro de bois (...) relativo a (carro de bois)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Carreta

carreta [e] *s.f.* **1.** carro ligeiro de duas rodas para transporte de objectos; **2.** jogo dianteiro da charrua e de outros utensílios agrícolas.
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

carreta: carroça puxada normalmente por uma parelha de bois.
(GONÇALVES, 1996)

Carreteiro

carreteiro *s.m.* **1.** o que conduz carro ou carreta (...)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Carrinha

carrinha *s. f.* (...) carroça usada nas províncias portuguesas do Algarve e Alentejo para transporte de passageiros ou carga (De *carrinho*)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

carrinha: carroça ligeira, de duas rodas, puxada por um cavalo e geralmente com cortinas, sendo utilizada frequentemente como transporte colectivo para pequenas distâncias.
(GONÇALVES, 1996)



PROENÇA, Raul, 1927, *Guia de Portugal. II. Estremadura, Alentejo e Algarve*, Lisboa: Biblioteca Nacional, p.209

Carriola

carriola *s.f.* **1** [diminutivo de carro] carro pequeno; **2.** carroça; **3** carro de má qualidade; carripana [Do it. *carriola*]
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Carro

Carro. *s.m.* Veículo de rodas para transporte de coisas ou de pessoas (...)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

Carro de capoeira ou Carro de canudo

Veículo puxado por um animal com uma capota em canudo oleada vulgarmente designada por “capoeira” com estrutura em ripas de madeira. Este tipo de veículo, por resguardar melhor aquilo que transportava, era vulgarmente utilizado para transporte de mercadorias, nomeadamente pão. Mais recentemente foram empregues outros materiais na estrutura da



Carroça do Sr. Faleiro. Tavira. Anos 80
(Arquivo Municipal de Tavira)

Exemplo dessa variante era a carroça do Sr. Faleiro que nos anos 80 em Tavira, circulava pelas ruas a vender pão.

Carroça

carroça *s. f.* **1** veículo puxado por animais, resguardado por grades e usado para transportar cargas ou pessoas; **2.** [fig] pessoa muito vagarosa (Do lat. *carroza*, «carruagem», coche) (*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Carroçada

carroçada *s. f.* carga da carroça (De *carroça+ada*) (*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Carroção

carroção *s. m.* [*augmentativo de carroça*] grande carro de bois coberto, usado ainda na província portuguesa do Alentejo (De *carroça+ão*) (*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

Carro de mula

carro de mula: designação corrente para carro de tracção animal, excepto para carros de tracção do gado vacum, que são designados por carreta. Também se diz carro de besta. (GONÇALVES, 1996)

Carruagem

carruagem *s. f.* **1.** viatura de quatro rodas, com suspensão de molas, para transporte de pessoas e puxada por animais **2.** (comboio) vagão para passageiros (Do prov. *carriatche*, pelo cast. *carruaje*) (*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

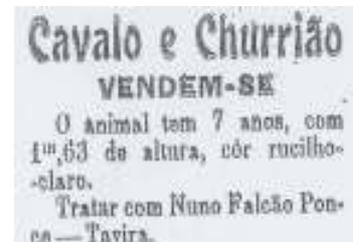
Charrette

Charrette *n. f.* (de *char*). Voiture de charge non suspendue, à deux roues, à deux ridelles et à limons. (*Nouveau Petit Larousse*, 1968)

Churrião

Churrião, *s. m.* Carruagem de duas rodas e toldo em forma de canudo (*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

O churrião é um veículo de estrutura resistente, de dupla tracção, próprio para viagens de longo curso, onde os viajantes podiam usufruir de algumas comodidades, como cortinas e assentos arrebatáveis, podendo estes ser transformados em camas à noite. Os churriões eram mais comuns no Alentejo que no Algarve. (*Legenda do Museu do Trajo, São Brás de Alportel*)



Jornal *O Povo Algarvio*, 1947



Churrião exposto no Museu do Trajo em São Brás de Alportel. 2007
(Imagem: Joana Cartaxo)

Comporta

Parte de trás de um veículo de tracção animal que liga os dois taipais. Por vezes neste local eram pintadas as iniciais do nome do proprietário.

Cubo ou Cuvo

Cubo, s.m. (...) peça em que se encaixa a extremidade do eixo dos carros (...)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

F

Fueiro

Fueiro, s.f. Estaca para amparar a carga do carro de bois (...)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

P

Pina

Pina, s.f. Cada uma das peças que formam a circunferência da roda dum veículo.

R

Raio

Raio, s.m. (...) peça que parte do cubo e termina na roda do veículo (...)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

S

Sege

sege *s.f.* antiga carruagem de duas rodas e um só assento (Do fr. *siège*, «assento»)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

T

Trilho

trilho *s.m.* (...) 4 arco de ferro, todo inteiro, pregado em volta da roda do carro de bois (...)
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 2006)

V

Varal

Varal, s.m. Cada uma das varas entre as quais se atrela o animal que puxa um veículo
(*Dicionário da Língua Portuguesa*, 1992)

Fontes

Dicionário da Língua Portuguesa, Lisboa, Porto Editora, 2006

GONÇALVES, Eduardo Brazão, *Dicionário do falar algarvio*, Faro, Algarve em Foco Editora, 1996

Museu do Trajo, São Brás de Alportel (visita realizada em 2007)

Nouveau Petit Larousse, 1968, Paris: Librairie Larousse

PROENÇA, Raul, 1927, *Guia de Portugal. II. Estremadura, Alentejo e Algarve*, Lisboa: Biblioteca Nacional

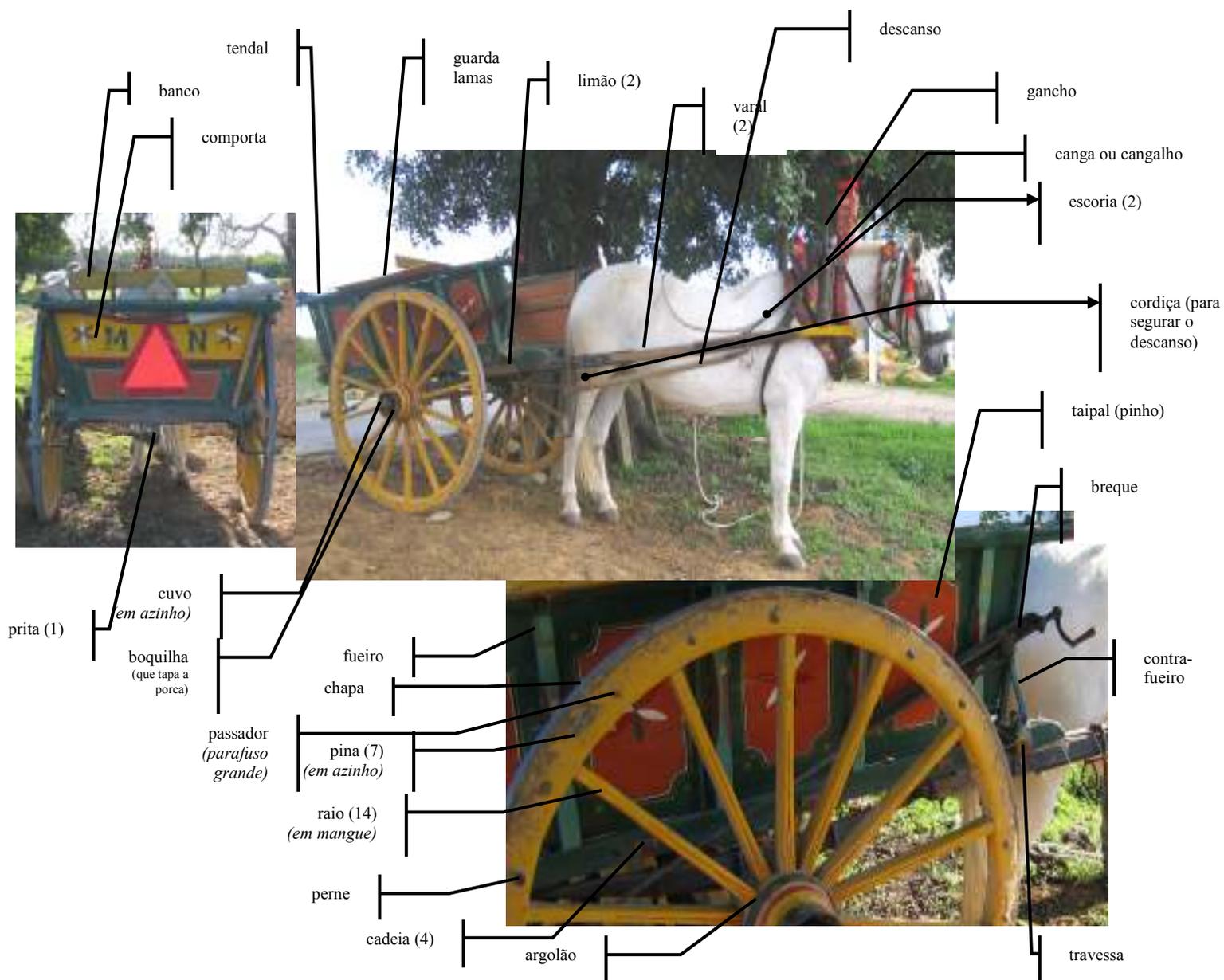
SILVA, D. A. Tavares, *Esboço dum vocabulário agrícola regional*, Separata do «Anais do Instituto Superior de Agronomia», Vol. XII, Lisboa, 1942

TORRINHA, Francisco, *Dicionário da Língua Portuguesa*, Editorial Domingos Barreira, 1992

Anexo VIII

Nomenclatura as partes constituintes de uma carroça

(Informações dadas pelo Sr. Dionísio Martins e pelo Sr. Arnaldo
António Alegre em 2006)



Anexo IX

Postais do Algarve com os veículos de tracção animal



1

Verso:

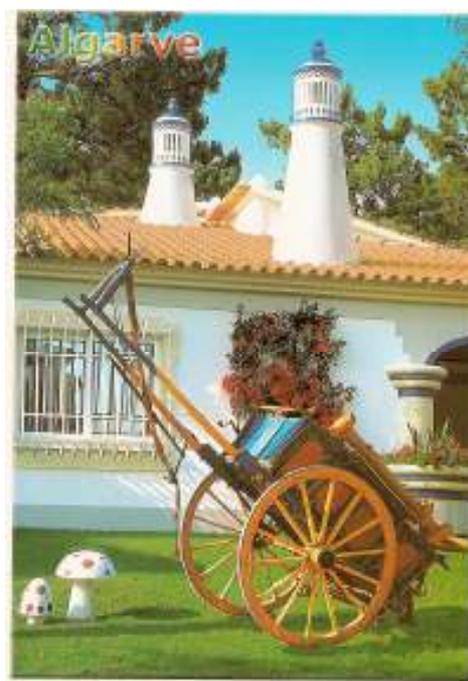
Algarve. Camponeses a caminho do mercado. Des Paysans sur la route du marché dans leurs charrettes. Peasants on their way to the market on their typical carts

Editor:

?

Aquisição:

Almancil (Feira de Velharias);
Janeiro2007



2

Verso:

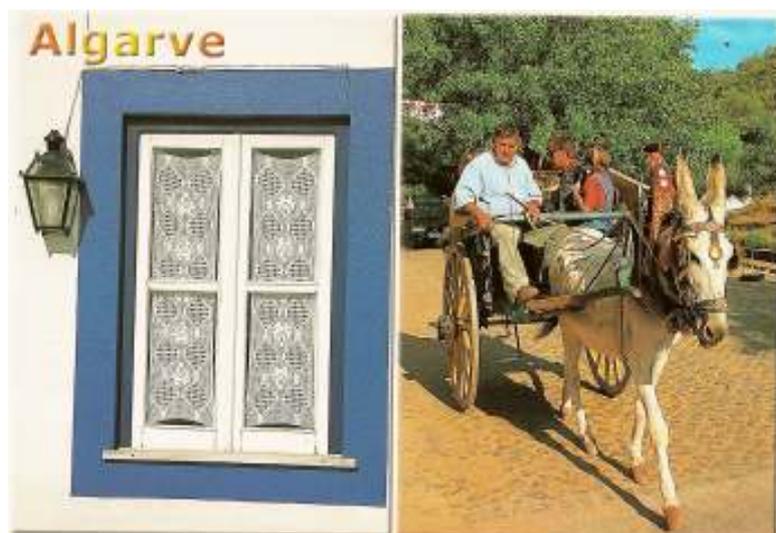
Typical House. Algarve. Portugal

Editor:

Atlanticpost-Publicidade e Artes Gráficas, Lda. Filial Loulé

Aquisição:

Tavira; 2006



3

Verso:

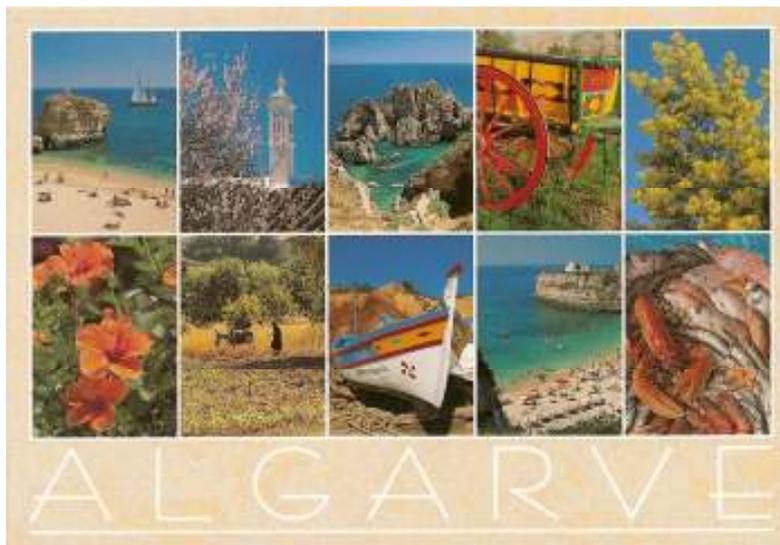
Algarve. Portugal

Editor:

Grafipost-Editores e Artes Gráficas, Lda. Filial Loulé

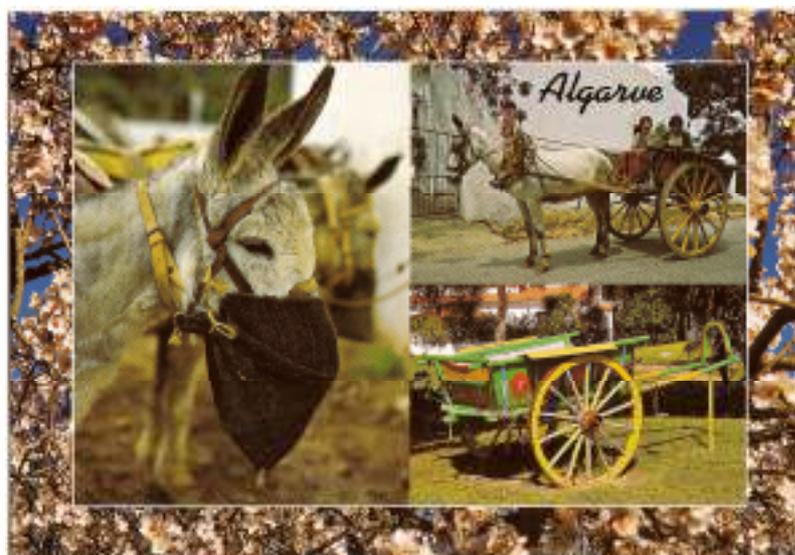
Aquisição:

Tavira; 2006



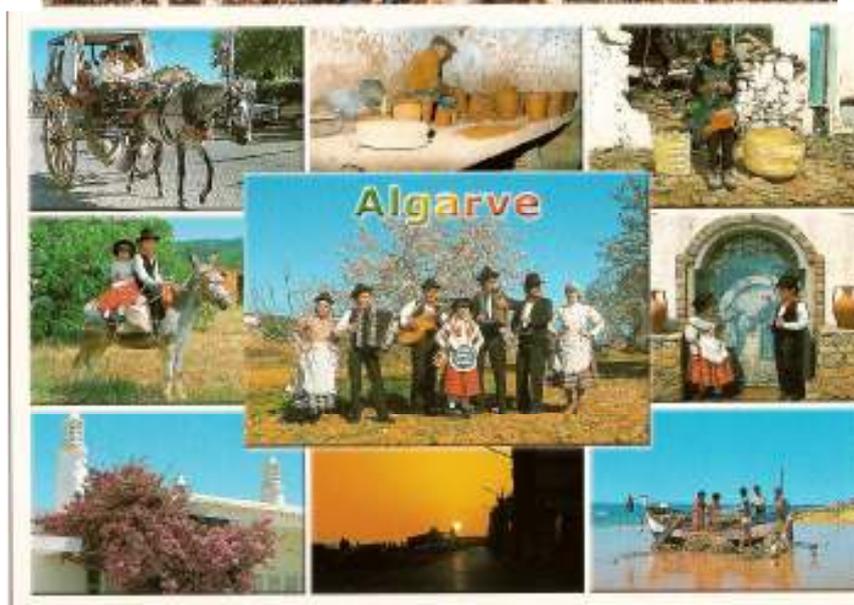
4

Verso:
Colecção Michael Howard 183
Editor:
Photography & design Michael
Howard. Apartado 2106.8200-916
Albufeira
Aquisição:
Tavira; 2007



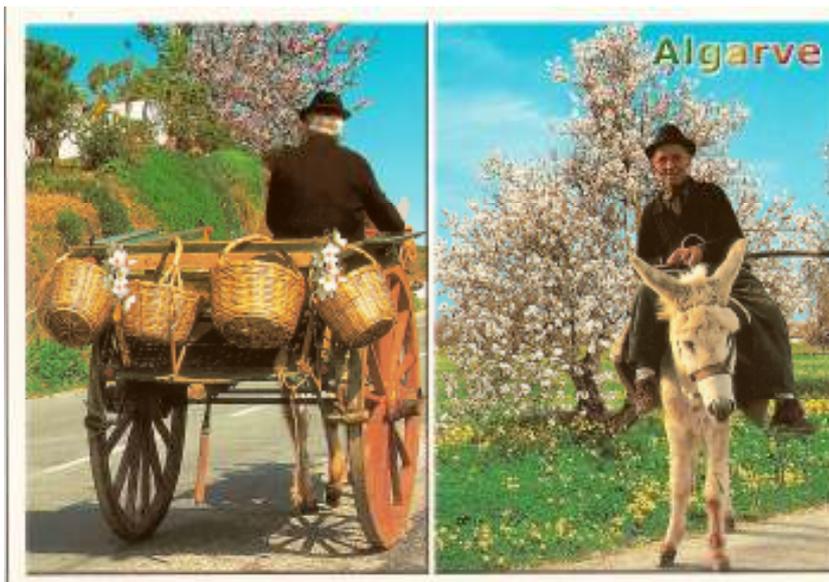
5

Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Al-garbdistri
Aquisição:
Tavira; 2007



6

Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Grafipost-Editores e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2006



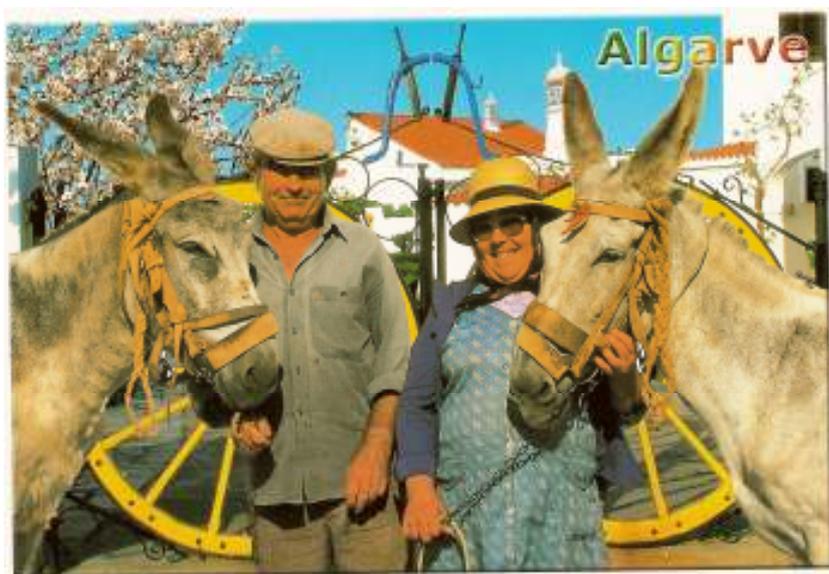
7

Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Grafipost-Editores e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2006



8

Verso:
Folclore Algarvio. Algarve-
Portugal
Editor:
Grafipost-Editores e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2006



9

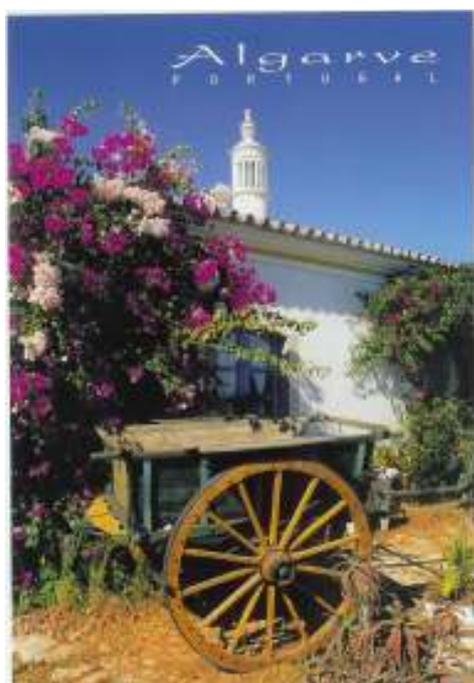
Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Atlanticpost-Publicidade e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2006

10



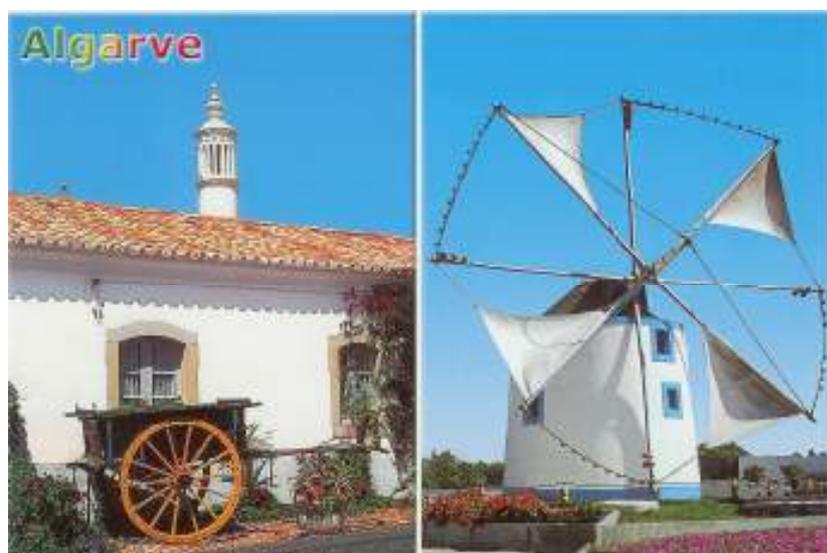
Verso:
Colecção Michael Howard 139.
Albufeira
Editor:
Photography & design Michael
Howard. Apartado 2106.8200-916
Albufeira
Aquisição:
Tavira; 2007

11



Verso:
Algarve
Editor:
Edição Vistal
Aquisição:
Tavira; 2007

12



Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Atlanticpost-Publicidade e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2007

13



Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Atlanticpost-Publicidade e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2006

14



Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Grafipost-Editores e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2007

Algarve Portugal

Algarve CHAMINÉ TÍPICA

15



Verso:
Algarve-Portugal
Editor:
Atlanticpost-Publicidade e Artes
Gráficas, Lda. Filial Loulé
Aquisição:
Tavira; 2007

Curriculum Vitae

Identificação:	Nome: Joana Seixas Cartaxo Esteves B.I: 11072793 – Arquivo de Identificação de Lisboa – 27/10/2005 Data de nascimento: 02/12/1977 Naturalidade: Lisboa Estado civil: Casada Carta de Condução nº: SE – 136695 8 (Categorias A e B) Nº Fiscal de Contribuinte: 212011162
Domicílio:	Rua Comendador Domingos de Sousa Uva, Lote 40, 2º Esq., 8800-082 Conceição Tavira Email: joana_seixas@hotmail.com
Habilitações Académicas:	- 1º ano de Sociologia do Instituto Superior de Matemática e Gestão (ISMAG), actual Universidade Lusófona - Licenciatura em Antropologia do Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa concluída em 14 de Julho de 2001
Experiência profissional e participação em congressos:	1999 - Participação no <i>VII Congresso Internacional de Estudantes de Antropologia</i> organizado pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro – Extensão de Miranda do Douro, nos dias 4, 5 e 6 de Novembro 1999 - Participação no Colóquio <i>Antropologias Brasileiras na Viragem do Milénio</i> , organizado pelo Centro de estudos de Antropologia Social (ISCTE) nos dias 15 e 16 de Setembro 1999 - Participação no Congresso <i>Práticas e Terrenos da Antropologia em Portugal</i> , organizado pela Associação Portuguesa de Antropologia nos dias 15, 16 e 17 de Novembro 2000 - Colaboração com a Escola de Segunda Oportunidade do Seixal, exercendo a actividade de formação no domínio <i>Sociologia do Trabalho: componente sócio-cultural de integração profissional</i> , no período de Setembro a Outubro 2000 - Colaboração na organização do <i>8º Congresso Internacional de Estudantes de Antropologia</i> realizado no ISCTE em Novembro 2001 - Participação no Colóquio Internacional <i>Mirrors of the Empire towards a debate on portuguese colonialism and postcolonialism</i> , organizado pelo

	<p>Centro de Estudos de Antropologia Social (CEAS) e pelo Departamento de Antropologia do ISCTE, realizado em Lisboa nos dias 29 e 30 de Março</p> <p>2001/2002 - Realização de um estágio no Museu Nacional de Etnologia sob a orientação do Prof. Doutor Joaquim Pais de Brito e da Dr.^a Ana Margarida Campos no âmbito do PRODEP III – Programa de Estágios no Ensino Superior, subordinado ao tema <i>Análise e actualização do inventário da colecção de cerâmica preta: processo de incorporação de uma colecção</i>, no período compreendido entre Setembro de 2001 e Outubro de 2002</p> <p>2001/2002 - Participação no <i>Seminário Vídeo 2002</i>, organizado pelo Museu Nacional de Etnologia sob orientação do Dr. Rogério Abreu</p> <p>2003 - Participação na Formação <i>Embalagem e Transporte de Bens Museológicos</i> organizado pela Rede Portuguesa de Museus nos dias 5 a 7 de Maio</p> <p>2006 – Participação no <i>Dia Nacional dos Municípios com Centro Histórico</i> celebrado a 28 de Março de 2006 em Tavira e organizado pela Divisão do Património e Reabilitação Urbana da Câmara Municipal de Tavira</p>
<p>Principais colaborações em projectos nas áreas de Antropologia e Museologia:</p>	<p>1998/1999 - <i>A que distância a Tele-Medicina?</i>– colaboração na pesquisa enquadrada no Projecto NAU (projecto da Comissão Europeia), com o objectivo de testar a receptividade, por parte dos profissionais de saúde e utentes, à experiência da medicina à distância</p> <p>1999 - <i>Práticas Alimentares no Concelho de Mértola</i> - colaboração num projecto de levantamento etnográfico promovido pelo Campo Arqueológico de Mértola exercendo as funções de inquiridora na aplicação de um inquérito no Concelho de Mértola</p> <p>1999/2000 - <i>Barreiro Memórias</i>– colaboração na pesquisa realizada no âmbito do CASO – Centro de Análise Social, financiado pela Câmara Municipal do Barreiro, com o objectivo da construção de um arquivo em suporte digital e escrito a partir dos relatos de residentes no Barreiro com mais de 65 anos</p> <p>2002 – <i>Na Ponta dos dedos - lamelofones do Museu Nacional de Etnologia</i> – colaboração na montagem da exposição patente em 2002 no Museu Nacional de Etnologia</p> <p>2003–... <i>Projecto Museu da Terra</i> – investigação, orientação de três estágios,</p>

	<p>recolha e inventariação de objectos no âmbito da criação do Museu da Terra na cidade de Tavira, um projecto fruto da colaboração entre a Câmara Municipal de Tavira, a Direcção Regional de Agricultura do Algarve, o Museu Nacional de Etnologia e o Instituto Superior de Agronomia</p> <p>2004/2006 - <i>Mesures et Objets - Logiques, représentations et modalités d'inscription des systèmes de mesures. Recherche au Portugal</i> – colaboração na realização de textos e na recolha de imagens em movimento sobre as formas de pesar e medir presentes nas praticas rurais no Algarve</p> <p>2005/2006 – <i>Campagne crèche 2005</i> - colaboração no projecto museológico Mission pour le musée national des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée no âmbito de uma investigação sobre as formas de celebrar o Natal no Concelho de Tavira</p> <p>2006 – <i>Núcleo Expositivo do Antigo Lagar da Cooperativa Agrícola de Santa Catarina da Fonte do Bispo</i> – investigação e colaboração na concepção programática do antigo lagar de azeite da Cooperativa</p>
Comunicações:	<p>2003 – Colaboração na palestra proferida pelo Prof. Doutor Joaquim Pais de Brito no dia 27/09/2003 intitulada “Museu da Agricultura e Paisagens do Algarve: conhecimentos, experimentação e construção de sentidos”</p> <p>2004 – Formadora na acção de formação “Museus e colecções etnográficas” promovida pela Rede Portuguesa de Museus, realizada no dia 13 de Julho de 2004 no Museu Nacional de Etnologia, com a comunicação “Objectos em contexto de recolha”</p> <p>2006 – Palestra intitulada “A preservação do património local no Concelho de Tavira. Caminhos para a sua valorização” apresentada no “Colóquio Dinamização do Património Local”, Convento Espírito Santo, Loulé, 17 Novembro.</p>
Publicações e realização de videogramas:	<p>2001 – Recolha de imagens e co-realização do videograma <i>Passos reflectidos</i> no âmbito da licenciatura em Antropologia, sobre o ensino de dança clássica e contemporânea em Lisboa</p> <p>2004 - Recolha de imagens e realização no videograma <i>Diário de um moleiro</i> para a Câmara Municipal de Tavira, sobre a vida de um moleiro na Serra do Caldeirão</p> <p>2004 - Recolha de imagens e realização no videograma <i>O Pão de Montinho</i></p>

	<p><i>do Cravo</i> para a Câmara Municipal de Tavira, sobre o fabrico de pão numa aldeia da Serra do Caldeirão</p> <p>2004 - Recolha de imagens e realização no videograma <i>A colheita do figo lampo</i> para a Câmara Municipal de Tavira, sobre a apanha do figo numa localidade do litoral algarvio</p> <p>2005 - Recolha de imagens e realização no videograma <i>Charolas de Luz de Tavira</i> para o Musée National des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, sobre a actuação de um grupo de música tradicional pelas ruas do Concelho de Tavira no dia 1 de Janeiro</p> <p>2005 - Co-autora da obra <i>Tavira. Vila antiga, cidade renovada</i> editada pela Câmara Municipal de Tavira em 2005</p> <p>2005 – Autora do artigo “Alfaia agrícola algarvia: os arados” publicado na Agenda Municipal de Tavira de Janeiro</p> <p>2006 – Autora do artigo “O moinho branco de Cachopo” publicado na Agenda Municipal de Tavira de Outubro</p> <p>2007 – Autora do artigo “Os veículos de tracção animal no Concelho de Tavira” publicado na Agenda Municipal de Tavira de Maio</p>
Actividade profissional actual:	<p>Técnica Superior de 2ª Classe (Antropologia) na Câmara Municipal de Tavira, a exercer funções na Divisão do Património e Reabilitação Urbana. Responsável pela investigação e aquisição de materiais para a conceptualização programática do Museu da Terra.</p>

Tavira, 20 de Dezembro de 2007