

MUSEU REGIONAL DE CERÂMICA ♦ BARCELOS 1966

AS BARCAS DE PASSAGEM DO CÁVADO, A JUSANTE DE PRADO

POR

ADÉLIO MARINHO DE MACEDO
E
JOSÉ ANTÓNIO FIGUEIREDO



62(469.12)

ADERNOS DE ETNOGRAFIA

5

AS BARCAS DE PASSAGEM
DO CÁVADO, A JUSANTE
DE PRADO

MUSEU REGIONAL DE CERÂMICA ♦ BARCELOS 1966

AS BARCAS DE PASSAGEM DO CÁVADO, A JUSANTE DE PRADO

POR

ADÉLIO MARINHO DE MACEDO
E
JOSÉ ANTÓNIO FIGUEIREDO

MUNICÍPIO DE BARCELOS

BIBLIOTECA MUNICIPAL

Nº 61403

Renú.
Barcelosiana

CADERNOS DE ETNOGRAFIA

5

ARRANJO GRÁFICO DE ADÉLIO MARINHO. CLICHÉS DE ADÉLIO MARINHO.
DESENHOS DE JOSÉ ANTÓNIO FIGUEIREDO (FIGS. 10 E 11) E DE ADÉLIO
MARINHO (OS RESTANTES).

COMPOSTO E IMPRESSO NAS OFICINAS GRÁFICAS DA COMPANHIA EDITORA
DO MINHO — BARCELOS. NA COMPOSIÇÃO: JOAQUIM JOSÉ DODRIGUES E JOSÉ
AUGUSTO DA SILVA; NA PAGINAÇÃO: MANUEL CARVALHO FERREIRA; NA
IMPRESSÃO: JÚLIO ALVES DA SILVA E MANUEL ARMANDO FERNANDES;
NA BROCHURA: GUALTER OLIVEIRA MONTEIRO.

E

STE é um «trabalho de férias» da cadeira de Arquitectura Analítica (1.^a Parte), da Escola Superior de Belas Artes do Porto, iniciado em Dezembro de 1963 (Natal) e completado em férias posteriores*, já que o próprio trabalho tomou conta dos seus autores...

Sobre Etnografia pouco mais sabíamos do que aquilo que é vulgar qualquer pessoa saber, e no respeitante a Arquitectura Naval o mesmo acontecia. Portanto será fácil avaliar as dificuldades com que deparámos, pelo que é de esperar que o leitor encare o estudo com a devida benevolência.

O desconhecimento de certos locais de passagem, as dificuldades de acesso e comunicações, a falta de verbas, a inexistência de uma bibliografia foram escolhos insignificantes comparados às dificuldades iniciais de ter de enfrentar de improviso um inquérito de carácter tecnológico.

No entanto, como a primeira intenção não era fazer um estudo de Etnografia, supomos ter respondido cabalmente à missão que nos propuséramos, e na qual aplicámos toda a nossa boa vontade.

* Com a criação da Secção de Arqueologia Naval do Centro de Estudos de Etnologia Peninsular (I. A. C.), ficou integrado no plano de actividades de iniciação, interessando directamente os alunos.

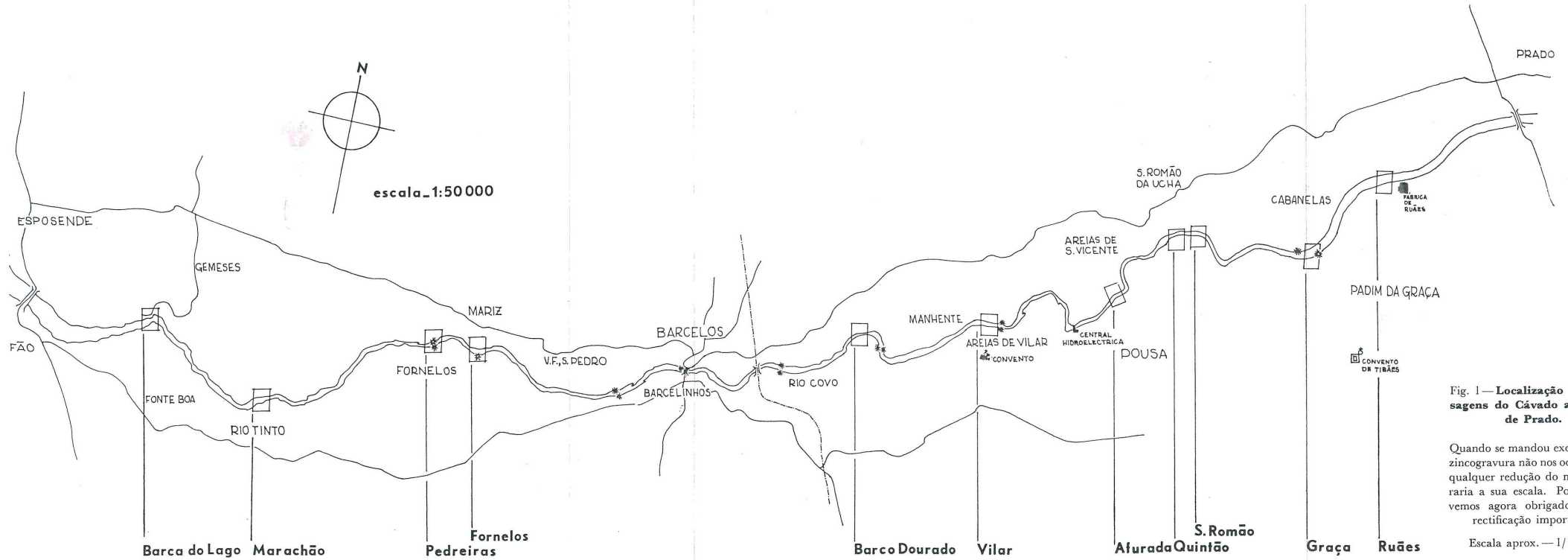


Fig. 1 — Localização das passagens do Cávado a jusante de Prado.

Quando se mandou executar esta zincogravura não nos ocorreu que qualquer redução do mapa alteraria a sua escala. Por isso nos vemos agora obrigados a uma rectificação importante:

Escala aprox. — 1/71 000

DADAS as limitações apontadas, tivemos que circunscrever o tema ao percurso que vai de Prado à foz do Cávado (fig. 1).

Aparece, pois, um tanto reduzido perante o que poderia ser o estudo completo do rio, ainda que para montante de Prado a frequência das passagens diminua, embora a área relativa aos afluentes possa fazer prever aumento substancial de casos a estudar.

Logo que iniciámos o trabalho de campo, imediatamente deparámos com um quadro significativo do

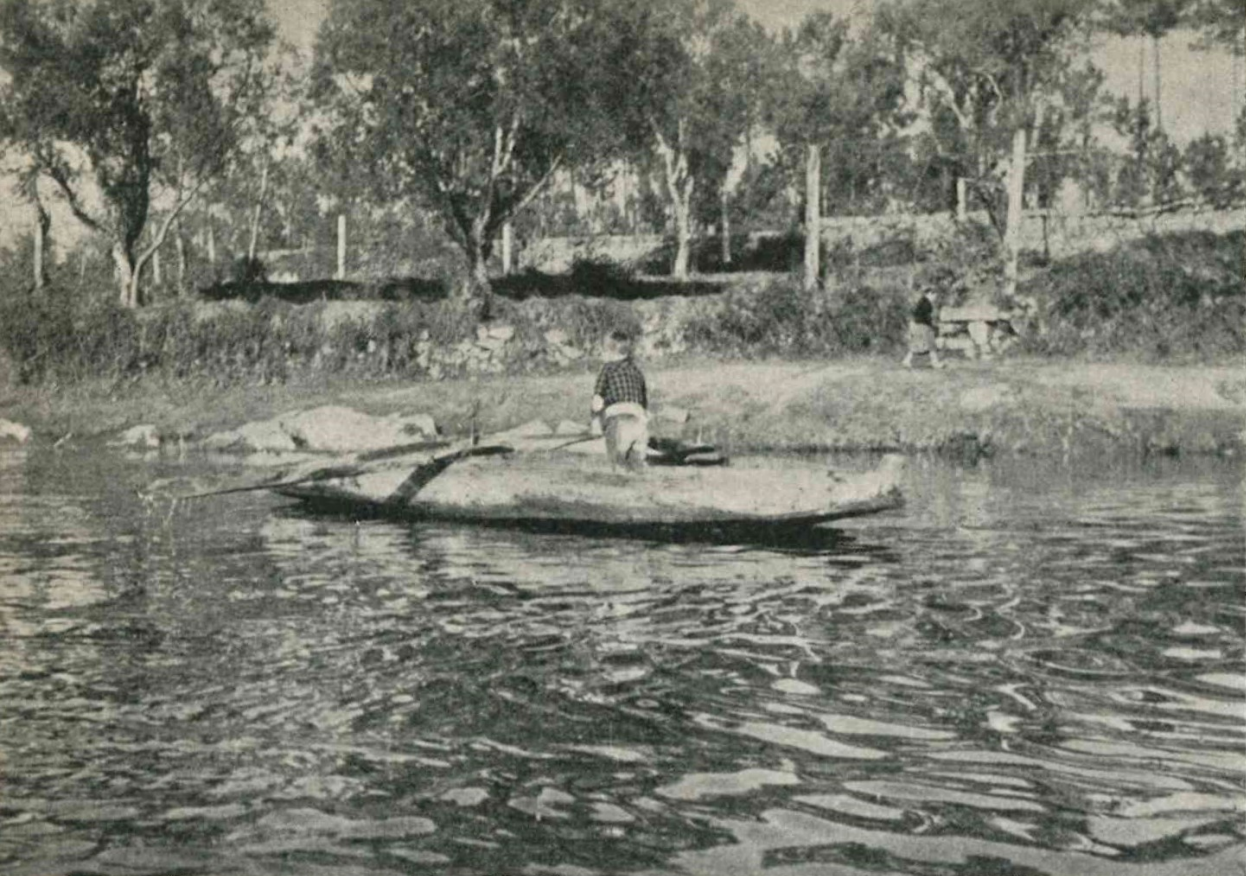


Fig. 2 — O barqueiro de palmo-e-meio que encontrámos em Quintão... Dezembro de 1963.

abandono a que o nosso património cultural está votado.

As tradicionais barcas de carga (que serviam para atravessar, de uma margem para a outra, carros, animais e outras cargas grandes) desapareceram todas, já lá vão umas dezenas de anos, sem que merecessem (pelo menos que nós o saibamos) mais do que a honra de simples referências de circunstância. Quanto à passagem de Ruães, desapareceu sem se lhe prestar o interesse digno das coisas que foram importantes e valiosas. Etc., etc..

Efectivamente, o alarmante é vermos as passagens que ainda restam condenadas também a um desaparecimento anónimo, sem recolha e preservação de espécies nos museus regionais e da especialidade.

Hoje, quase só os habitantes dos locais próximos às passagens se servem delas, e mesmo estes pouco mais que para irem além-rio. O mundo motorizado tornou desnecessárias as grandes caminhadas, razão



Fig. 3 — A Barca do Lago em 1928. A casa sem reboco, ao centro da gravura, era a residência do barqueiro (hoje demolida). A fotografia tem a assinatura de Paz dos Reis.

pela qual os barqueiros, que antigamente desempenhavam função valiosa e indispensável, passaram a procurar outro ofício: o de barqueiro só, já não chega para granjear o pão do dia a dia. Quando visitámos a passagem de Quintão, era um rapazito de doze anos quem fazia de *barqueiro*, porque o titular — o pai — estava noutro local a trabalhar de pedreiro... (fig. 2). Na do Marachão o *barqueiro* fez o mesmo, mas nem sequer deixou substituto; só nos dias quentes de Verão, ou quando há festas pelas redondezas, ele é assíduo a atender os beneficiários dos seus serviços. Em Ruães, então, a desapareição consumou-se por completo (como já atrás tivemos oportunidade de dizer): o *barqueiro*¹, que além de barqueiro já era tamanqueiro, resolveu abandonar tudo e ir para França à procura de melhores dias. Assim morreu para sempre esta passagem... há uns 50 ou 60 anos²!



Fig. 4—A caminho de Barcelos. Passagem da Afurada, também conhecida por passagem das Baptistas. Abril de 1964.

Que razões levaram as passagens a perder o grande interesse que tiveram no processar da vida das populações? Porque abandonaram estas a travessia do rio em meio de transporte *tão à mão de semear*?

A existência de melhores vias de comunicação, a maior facilidade de locomoção, a possibilidade de aproveitar cada vez melhor o tempo, são, concluimos nós, alguns dos factores que de mais perto contribuíram para tal desvalorização e consequente desaparecimento.

Apesar de tudo, nenhum destes factores é tão decisivo na desvalorização das passagens como o da construção de pontes. A sua exemplificação está bem patente na passagem da Barca do Lago. Ainda há relativamente bem pouco tempo³ era talvez a mais importante de todas quantas estudámos. Pois bem: hoje pouco mais é que um lugar de aprazível recreio! Igualmente — pelo menos da fama já não se livra — a ponte de Barcelos terá eliminado a provável passagem que em tempos recuados aí teria existido.



Fig. 5 — No regresso da feira de Barcelos. Passagem da Afurada. Novembro de 1965.

Ainda recentemente, num semanário barcelense, se lembrava o velho desejo que as populações de Areias de São Vicente e circunvizinhas mantinham de que se construísse, entre esta freguesia e a da Pousa, sua fronteira, uma ponte que facilitasse as comunicações e a rápida circulação das matérias-primas utilizadas na indústria cerâmica, que nessa região se consomem em grande escala: *Já em 1959, 19 freguesias fizeram um abaixo assinado para mostrar a Sua Excelência o Sr. Ministro a grande vantagem desta ponte para esta freguesia, freguesias visinhas e para a própria Cidade* ⁴. Pensam e sonham as gentes de Barcelos numa nova ponte — a jusante, ou a montante da existente — e todos parecem já ter tomado consciência da sua necessidade. Quando um dia todos estes desejos se concretizarem que irá suceder às passagens que em ambas estas zonas existem? Certamente desaparecerão.

Que estas reflexões não levem o leitor a pensar haver da nossa parte aversão ao progresso ⁵. Não. Simplesmente pretendemos mostrar a necessidade ur-

gente de volver os olhos para um património que tão querido nos deveria ser, de modo a salvar documentação capaz.

Ao interesse meramente local das passagens, nos tempos de hoje, vemos opor-se a importância regional das mesmas, nos tempos de outrora. Há menos de duas dezenas de anos, encontrava-se no cruzamento da estrada nacional Barcelos-Braga (hoje n.º 103) com o travesso para o Convento de Vilar, uma lápide que dizia: — «*Travesso do Barco de Vilar B. J. M. 1858*» 6.

Em 1850 (?) falava-se assim acerca da passagem do «barco» da Graça: (...) *pela continua passagem das gentes, que no barco atravessão o rio, para ganhar a estrada, que derige a Braga* (...) 7.

Na Barca do Lago, quando não havia ponte em Fão, fazia-se a ligação litoral do Sul com o Norte do País e com a própria Galiza; aqui fazia escala a Mala-Posta 8, e por aqui passaram em altura de Quinhentos os peregrinos a caminho de Santiago de Compostela, entre eles o próprio rei D. Manuel I 9.

A atestar a importância desta passagem veja-se o aglomerado urbano que aí se desenvolveu: *Chegadas à borda-d'água as casas fidalgas, dos senhores de outras eras; mais chegada, ainda, a mesquinha casinhota do barqueiro* (...). *Depois, a Capelinha da Senhora do Lago* (...); e logo, a vizinhar — a Estalagem — a famosa Estalagem da Barca do Lago, que certa Cristina Josefa, no último quartel do século de setecentos, ali fundou, para servir os viandantes (...) 10 (fig. 3).

Hoje, lá continua a Barca do Lago, mas sem a tradicional barca, sem estalagem, sem casas senhoriais — apenas o lugar onde a maior parte dessas casas se tornaram vivendas de gente de bens, para umas férias agradáveis! A célebre estalagem, *há cerca de cem anos desaparecida* 11, passou a mansão, onde turistas ingleses vêm passar os dias quentes do Estio. No Inverno, a Barca do Lago vive quase despovoada...

As passagens a montante de Barcelos situam-se na região das célebres louças de Barcelos, de velhas

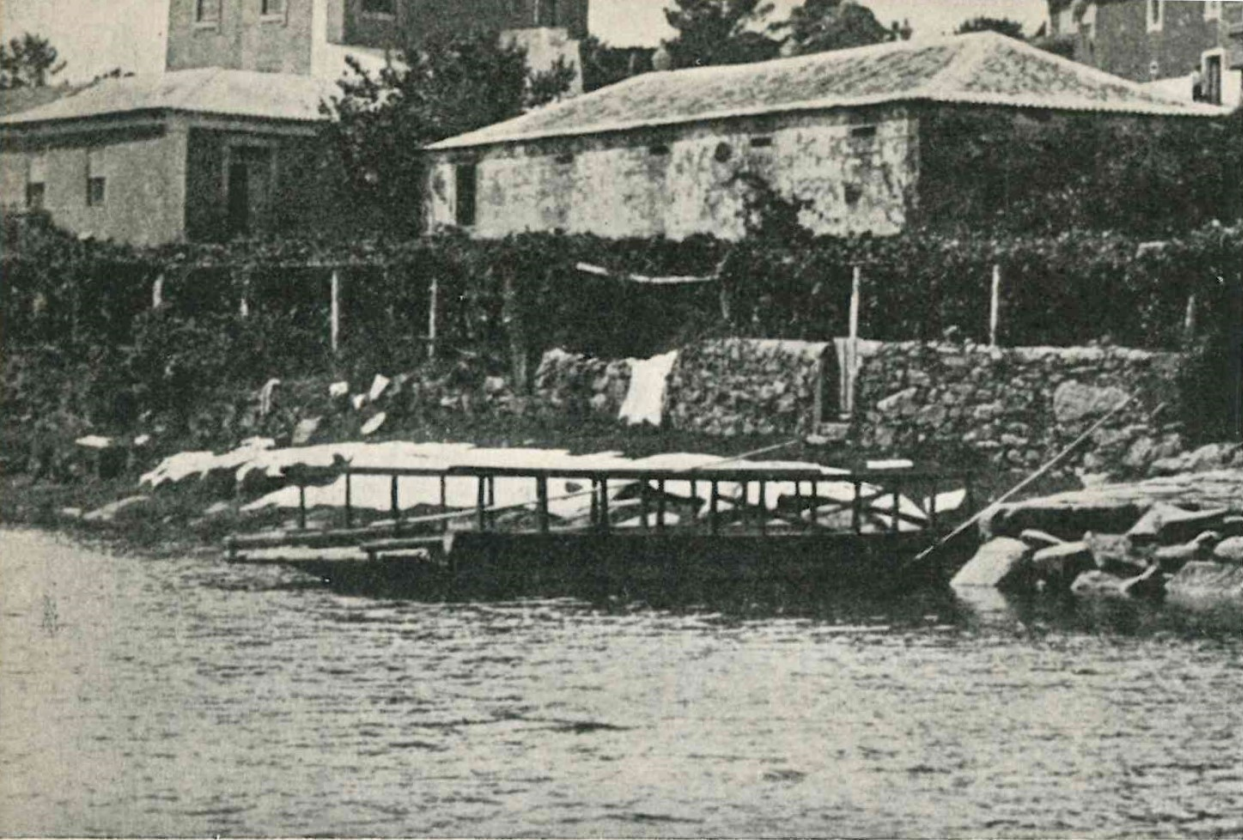
tradições ¹². Nos tempos em que o mundo motorizado nem sequer era sonhado, todos os produtos destinados a tal indústria, desde o barro à lenha e à galena, e os próprios artigos já fabricados por aqui transitavam. Ainda hoje é frequente vermos atravessar, nestas passagens, cestos e cabazes de louça ¹³.

Lembremos ainda a importância desta região nas tradições religiosas e sociais; basta recordar a influência dos nomes de Tibães, Vilar de Frades e Manhente ¹⁴. Estes factores emprestaram à região uma certa expansão; é fácil agora deduzir o papel que estas passagens desempenharam.

Então em alturas de festas e romarias o vaivém entre as margens atingia o auge! Os barqueiros dia e noite atendiam os peregrinos, romeiros e foliões que incessantemente os procuravam; do mesmo modo o movimento era imenso em dias de feira ou grandes mercados. Quando falámos com os barqueiros e lhes perguntámos o movimento actual das passagens nunca responderam sem o relacionar com os tempos de outrora: — *Antigamente é que era!... E então em dias de romaria ou prà feira de Barcelos?... Eu nem sei de onde vinha tanta gente...* Ainda hoje, em todas estas ocasiões, os barqueiros se desforram (embora



Fig. 6 — A barca da Barca do Lago. Cliché de A. Soucasaux, reproduzido de um Bilhete Postal (s. d.) editado pela «Câmara de Espozende».



**Fig. 7 — A barca de carga da Barca do Lago.
Pormenor da fig. 3.**

mais pobremente) dos dias de inteiro pousio... (figs. 4 e 5).

De tudo isto resta hoje o estado lastimoso do que vimos. Embora a situação seja alarmante, nem tudo está perdido; do que não há dúvida é que o momento não permite reflexões demoradas e exige uma rápida solução, se quisermos, com efeito, manter para os estudiosos das próximas gerações documentos devidamente acautelados e em condições de servirem para esse fim específico.

COMO já foi dito, ainda não há muitos anos eram de dois tipos as barcas que atravessavam o Cávado, possibilitando o contacto entre as gentes das margens: umas destinadas à travessia de pessoas e pequenas cargas; outras ao transporte de carros, animais de certo porte e mercadorias pesadas.

Agora, apenas subsistem as primeiras. As outras já as não podemos ver: a da Barca do Lago (figs. 6



Fig. 8—A barca de carga de Vilar. Pormenor de um cliché de Marques de Abreu, reproduzido no Arquivo de Obras de Arte de sua direcção e gravação, *Arte*, n.º 10, 2.ª ed., Porto, 1905.

e 7), que foi a última que existiu, desapareceu há aproximadamente vinte anos; antes dela tinham desaparecido a de Vilar ¹⁵ (fig. 8) e a da Graça; e antes ainda a de Ruães e a Dourada.

Por conveniência de estudo, daremos a primazia a estas últimas que constituíam tipo único.

Algumas informações se conseguiram junto de pessoas que viveram em contacto diário durante vários anos com tal barca de carga ¹⁶; a escassa documentação existente sobre este assunto pouco ou nada nos esclareceu quanto à forma e estrutura desta tão rudimentar embarcação. Valeu-nos uma reprodução que encontrámos na Barca do Lago, construída anos atrás para figurar num «Cortejo Etnográfico» das Festas das Cruzes; embora de proporções totalmente desconstradas das da extinta barca, foi, no entanto, a nossa melhor orientação no respeitante à sua estrutura e construção ¹⁷ (figs. 9 e 10).

Simétrica em relação a um eixo longitudinal e outro transversal, a sua planta era de forma rectangular, com ligeira curvatura (para fora) dos lados maiores; o fundo apresentava uma pequena convexidade no sentido de cada um dos seus dois eixos, maior

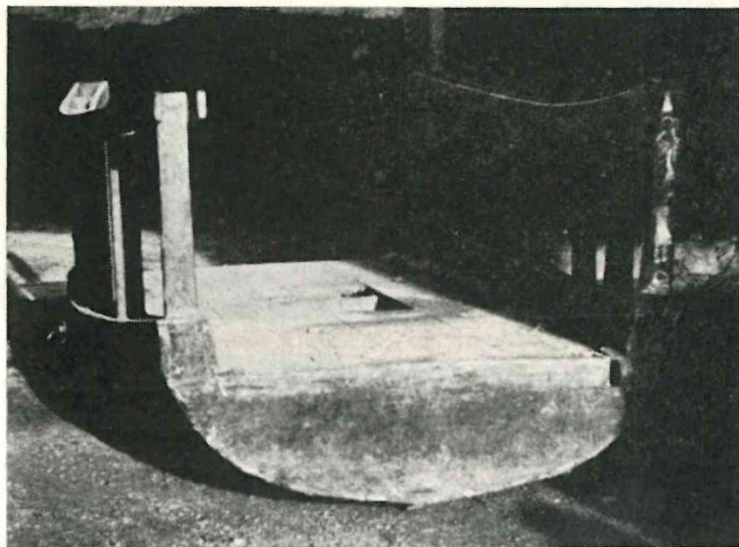


Fig. 9 — A reprodução da barca de carga, que encontrámos na Barca do Lago.

e menor. Os lados detinham-se um pouco acima do nível do estrado (*chão* ou *soalho*) e dos topos das *testeiras* que se erguiam na vertical, e ligavam ao fundo, através de concordâncias curvas — encolamento — cujo nome não foi possível apurar. As bordas eram ainda protegidas por meio de uma guarda (*grades*, *varais* ou *resguarda*).

As grossas cavernas (*cadilhas*), formadas por duas ou três peças, ficavam a pequena distância umas das outras; serviam de base aos pontaletes (*barrotes*) que aguentavam as travessas transversais onde eram pregadas as tábuas que formavam o estrado (*chão*).



Fig. 10 — Levantamento da reprodução que se vê na fig. anterior, feito em Abril de 1964. Medidas expressas em metros.

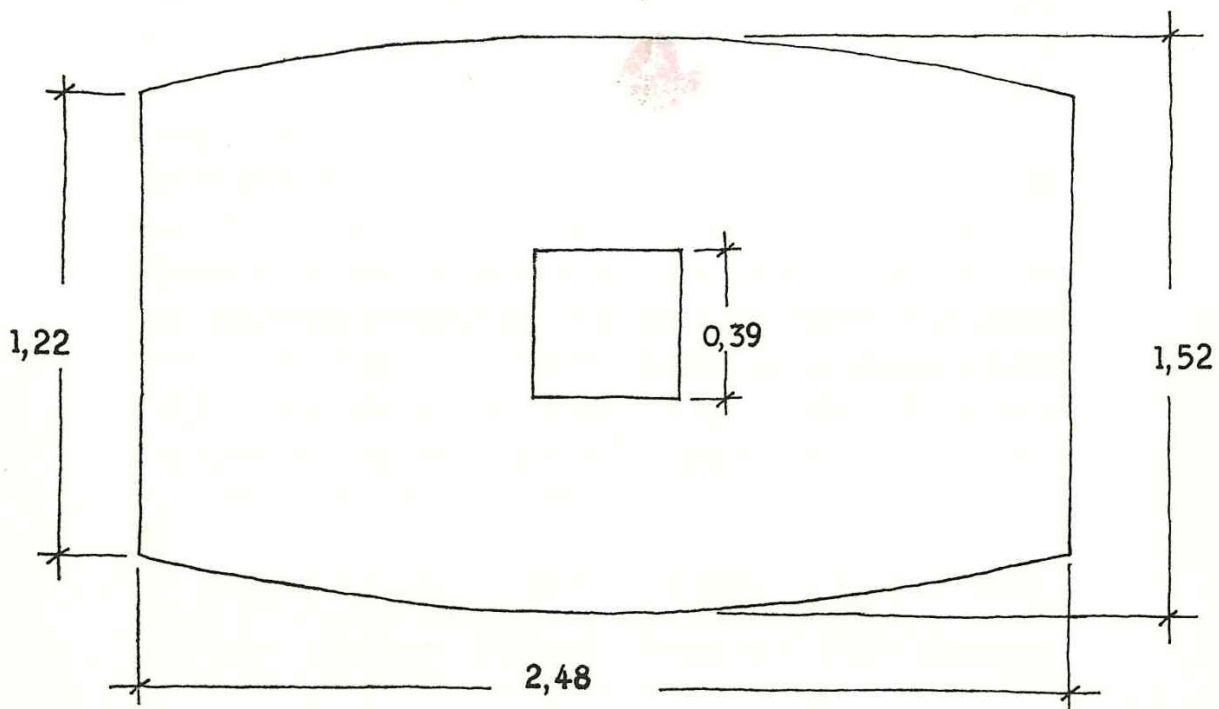
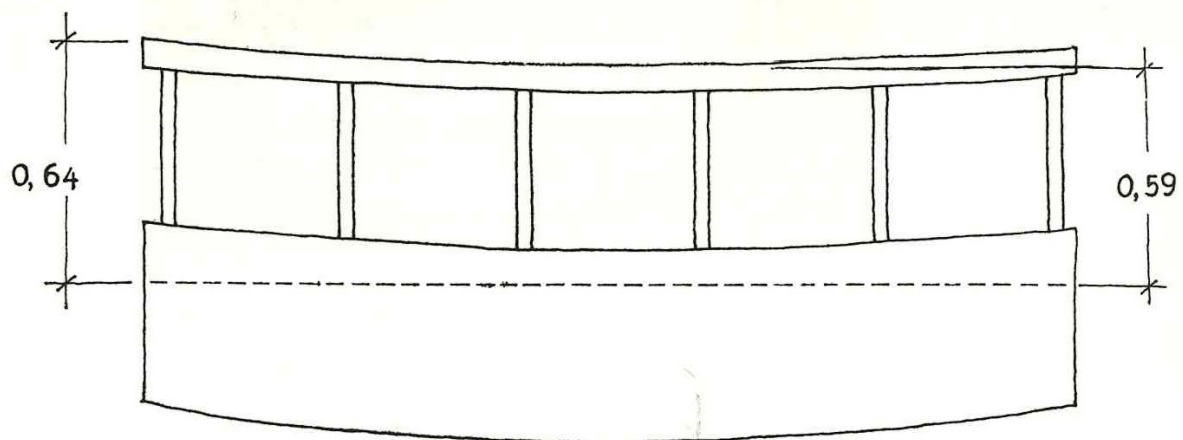
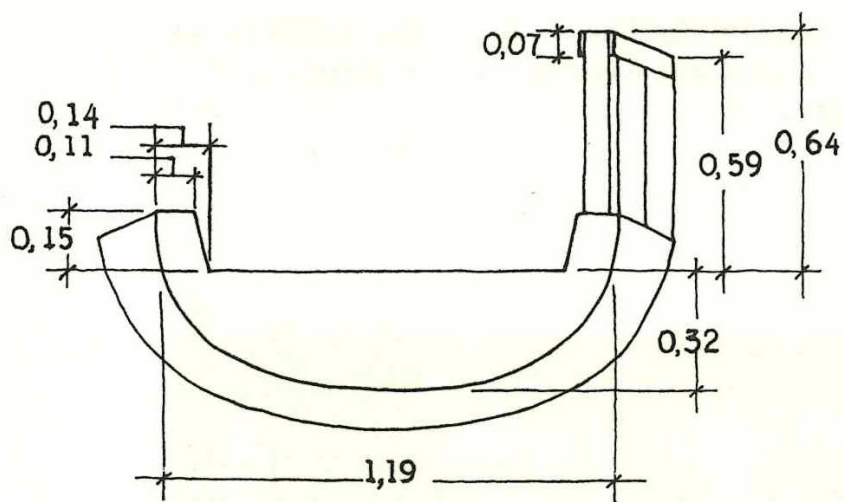


Fig. 11 — Reconstituição da barca de carga, segundo os elementos que conseguimos encontrar: l — aspecto geral; 2 — pormenor de construção. a — *chão ou soalho*; b — *fundo*; c — *caverna ou cadilha*; d — *barrote*; e — *travessa transversal em que assentam as tábuas do chão*; f — *grades ou varais*; g — *testeira*; h — *rampa*; i — *alavanca*; j — *cano*; k — *porão ou falso*; l — *alçapão*.

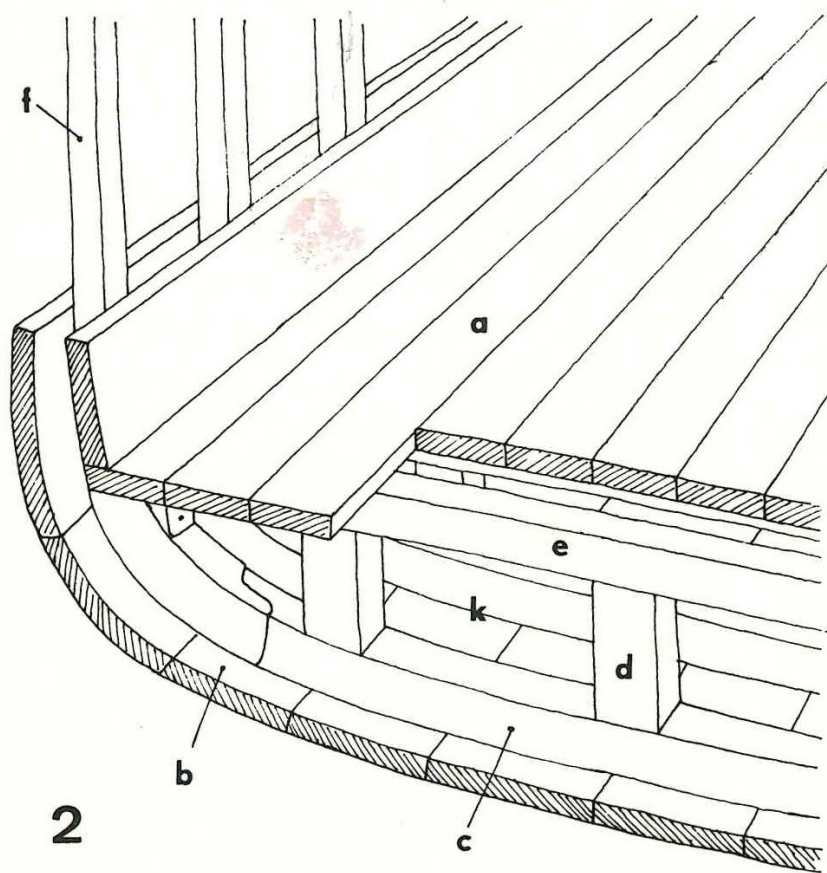
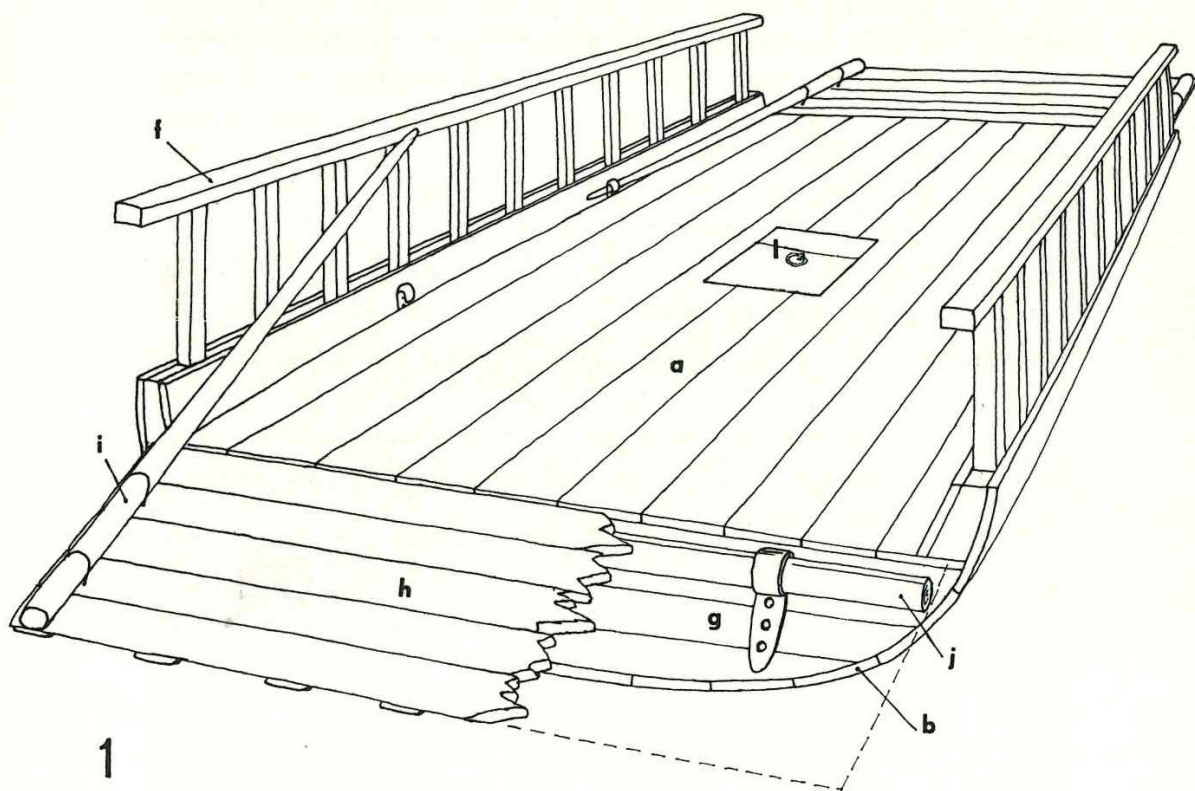
O tabuado do casco era fixo ao cavername com *cavilhas* de madeira e pregos, encostando-se as tábuas umas às outras sem haver sobreposição.

As *rampas* de acesso situavam-se nos topos da embarcação, e ora eram descidas para se fazer a carga e descarga, ora erguidas em trânsito. Cada uma delas girava no topo da respectiva *testeira*, por meio de um cano que lhe servia de eixo e com o qual era solidária; este funcionava em dois ganchos fixos à parte superior das *testeiras*. Junto ao estrado (*chão*), outros dois ganchos seguravam as *alavancas* que faziam erguer a *rampa*; ao mesmo tempo uma série de travessas apostas pela face inferior constituíam suporte transversal ao tabuado que a formava.

A meio do estrado (*chão*) encontrava-se um *alçapão* quadrangular que dava entrada a um pequeno *porão* ou *falso* de onde o barqueiro tirava a água que a barca colhia (fig. 11).

Dos registos existentes na Direcção Hidráulica do Douro¹⁸ copiámos o que se supõe¹⁹ constituir as dimensões da última barca que serviu na Barca do Lago (registada em 1941 e extinta em 1947), assim como da última que serviu em Vilar (registada em 1942 e extinta em 1944):

	Comprimento <i>m</i>	Pontal <i>m</i>	Boca <i>m</i>	Tonelagem <i>kg</i>
Barca do Lago	9,90	0,65	3,2	6324
Vilar	7,60	0,39	2,15	1593



Com estes dados poderemos compreender que elas conseguissem transportar dois carros de bois vazios, ou um carregado; já não falando na da Barca do Lago que tinha capacidade para o dobro.

Para manejar esta última eram necessárias duas varas e, portanto, dois barqueiros, situando-se estes na parte posterior, um de cada lado. Nas restantes barcas apenas uma vara e um barqueiro bastavam, indo este a meio da *testeira* que então fazia de ré.

Feita a referência que o material recolhido permitiu, falaremos agora das actuais barcas de passagem, apenas destinadas à travessia de pessoas, pequenas cargas e animais de pequeno porte... conforme a coragem do barqueiro (fig. 12).

A existência das primeiras de modo algum dispensava estas; todas as passagens providas de barca de carga (que foram cinco nas onze passagens conhecidas) possuíam igualmente uma destas barcas que agora vamos estudar, e que só de Barcelos para montante se fixaram numa forma característica (fig. 13).

O *fundo*, que é quase raso, tem uma pequena convexidade transversal e outra ainda menos acentuada no sentido longitudinal, e ultrapassa ligeiramente a linha de inserção dos lados. A forma desse *fundo*, em planta, pode subordinar-se a dois triângulos curvos justapostos pelas bases, com concordâncias mais ou menos acentuadas, ambos alongados, partindo o mais largo da *proa* até ao *terço* (isto é, a terça parte do *fundo* a contar da *proa*) e encontrando-se o mais alongado decepado, pois a popa é aberta (fig. 14).

Os lados (*costaneiras*) são baixos. A *proa* é a direito e o topo sobressai-lhe um pouco acima do limite superior das *costaneiras*; a base depois de flectir vai fixar-se à primeira caverna (*cadilha*). A popa (*tábua da traseira* ou *ré*) ergue-se na vertical. No bordo superior desta assenta uma peça (*tábua do lémio*) que se fixa pelas extremidades às *costaneiras*; da parte central sai uma pequena haste (o *lémio*) que se ergue acima do



Fig. 12 — **Pacientemente, a única passageira aguarda a saída das ovelhas para carregar o seu cesto de louça... e seguir a sua vida... Passagem de Quintão. Dez. 1963.**

limite superior da borda cerca de vinte a trinta centímetros, e que se fixa pela base na última caverna (fig. 30). Tem por finalidade servir de fulcro à *vara*, quando esta funciona como leme.

Embora a impulsão da barca se faça normalmente à *vara*, todas possuem remos (fig. 21) que se tornam necessários quando o nível das águas sobe, situando-se as remadoiras no *terço* (fig. 22).

Não possuem estrados nem zonas cobertas (figs. 15 a 20).

As dimensões destas embarcações variam de lugar para lugar, conforme o seu dono e o seu construtor. A maior que encontramos foi na Afurada: com 5,20 m de comprimento possui 10 *cavernas*; a boca é de 2,20 m; o pontal de 0,46 m e tem uma tonelagem de 965 kg; o número máximo de passageiros em águas normais é 13—segundo elementos colhidos da matrícula da embarcação n.º 453, passada em nome de Rosa de Sousa Ferreira (fig. 18). A barca mais pequena,

Fig. 13 — **Levantamento do actual barco Dourado, feito em Dezembro de 1965. Medidas expressas em metros.**



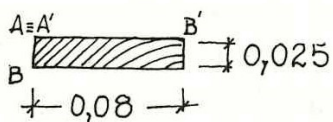
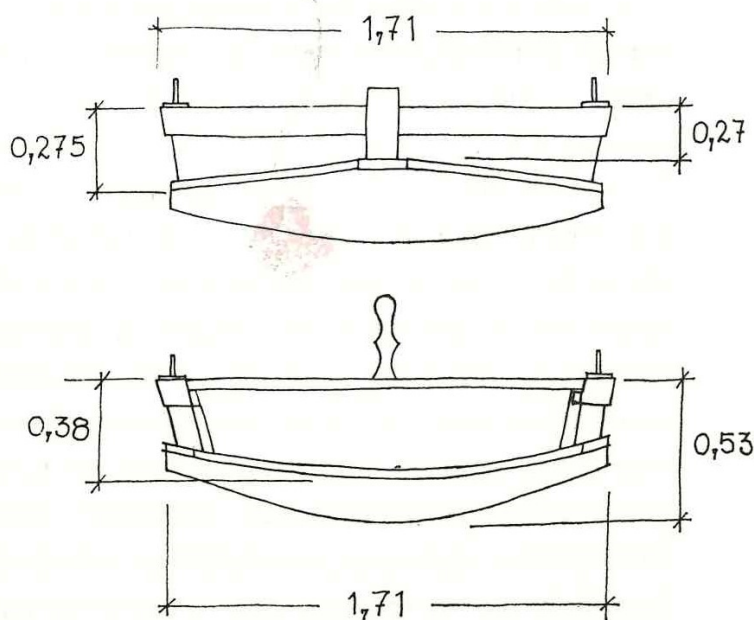
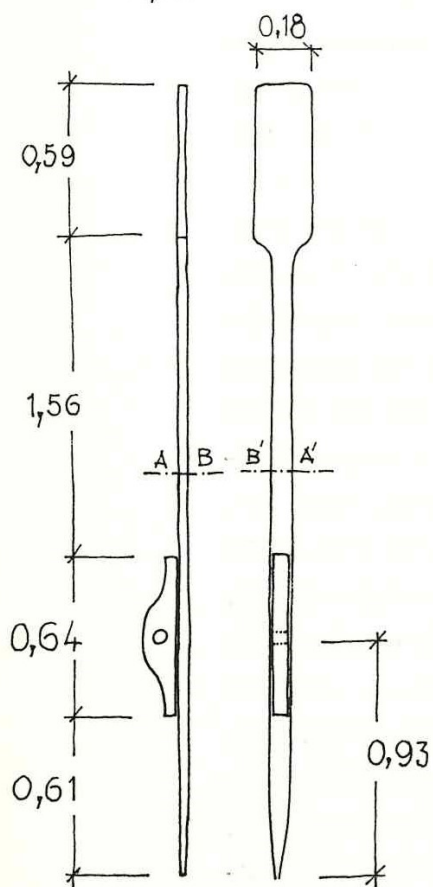
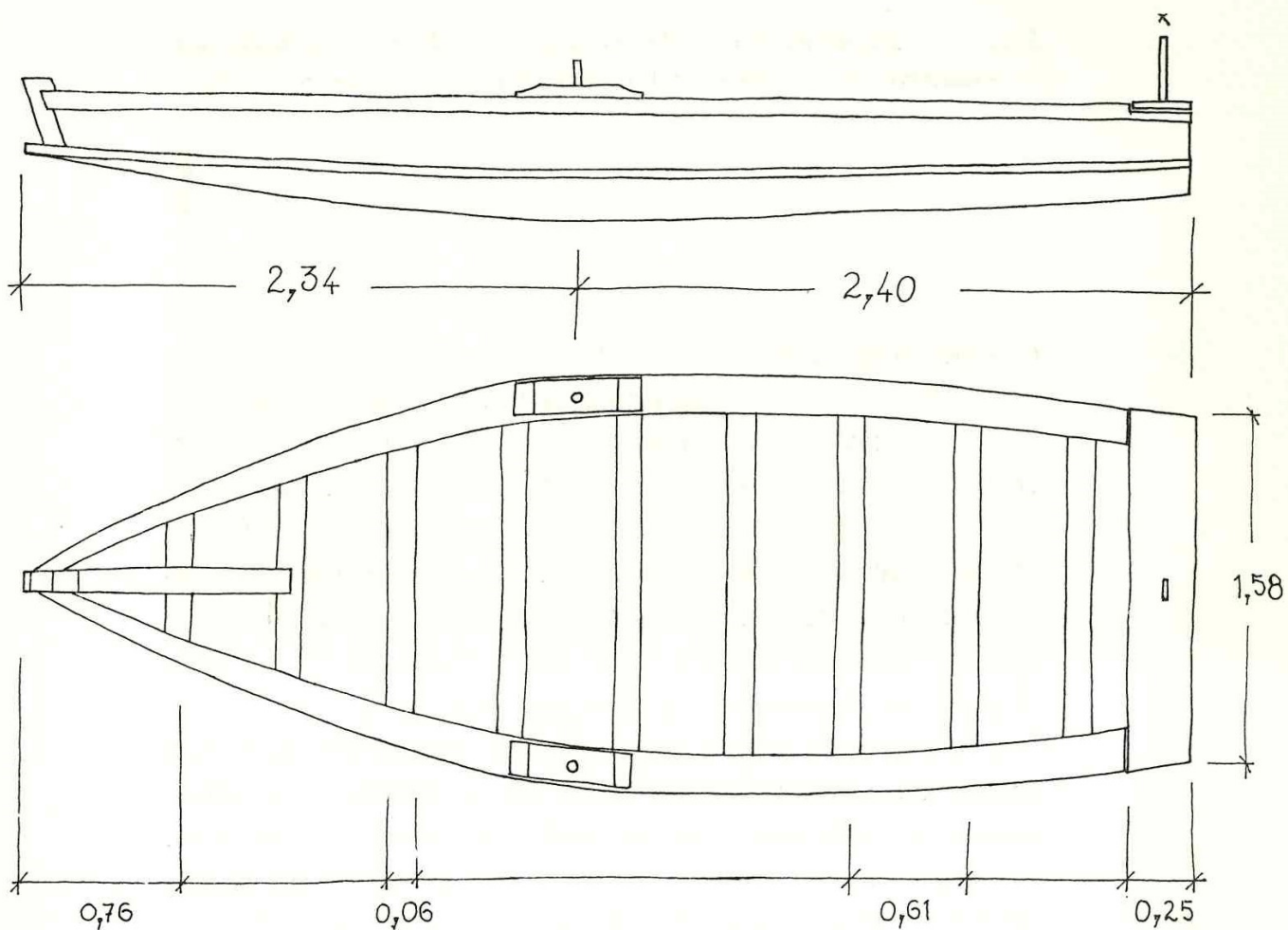
a de Vilar, tem apenas 20 palmos de comprimento e 7 de largura ao *terço* ²⁰ (fig. 19).

Para além dos diversos tamanhos, as várias barcas apresentam pequenas diferenças de forma, em consequência da relativa utilidade que uma ou outra dessas diferenças reveste para o dono ou construtor: efectivamente, a proa umas vezes anda fora da água — Afurada, Quintão, São Romão (fig. 23) e Graça, — outras, aflora-a — Vilar (fig. 24) e Dourada ²¹, — justificando os *barqueiros* destas que *assim elas se conservam por mais tempo* (opinião do *barqueiro* de Vilar) muito embora obriguem a um maior esforço na deslocação; a inflexão que os lados apresentam ao *terço* está definida de maneira muito mais atenuada na barca de Vilar do que nas das outras passagens (fig. 14).

Um ou outro *barqueiro*, conforme o relativo valor que a barca para si reveste, resolveu dotá-la com algumas beneficiações no intuito de melhor servir as pessoas que o ajudam a viver. Assim, por exemplo, a barca Dourada bem como a da Graça e a da Afurada possuem uma *tábua* a todo o comprimento do cavername, para facilitar a movimentação das pessoas, servindo também de apoio mais seguro às mercadorias que exigem cuidado (figs. 18 e 20). Em algumas outras existe nos topos dos lados ou pregado nas testas das cavernas uma espécie de assento, os *capeados* (fig. 25).

Para o *barqueiro* não há banco. Este, ou vai na ré firmando a *vara*, ou ao *terço* movendo os remos de pés fincados nas cavernas, mas sempre de pé (figs. 26 e 27).

Cada *barqueiro* tem uma técnica para o manejo do barco que é consequência das características do rio nesse lugar: umas vezes, sobem um pouco vencendo a força das águas e depois descem até ao lado oposto; outras, *sisgam* o barco em diagonal, para assim nunca



vara — 4,10

Fig. 14—**Plantas do fundo de algumas barcas estudadas:**
A—Graça; B—Quintão; C—Afurada; D—Vilar; E—Dourada (de uma embarcação já desaparecida).



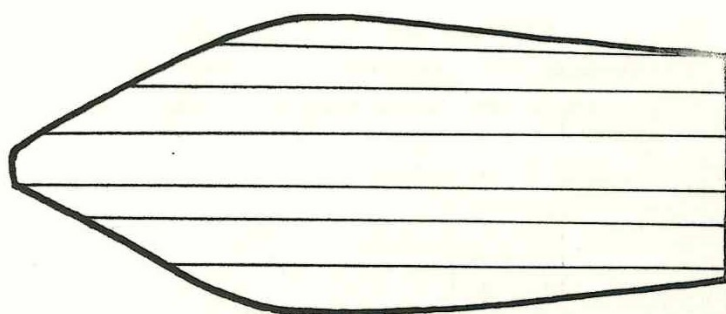
o deixarem descair, e a travessia ser perpendicular às margens. De qualquer maneira, são tripulantes seguros e, com uma calma admirável e uma perícia adestrada, levam a bom porto os seus fregueses. *De sorte, que*—como diz o Padre Manoel Bernardes—*ha de fazer juntamente officio de barca e de arca: barca para conduzir a salvo; arca para guardar em seguro* ²².

Não conhecemos pormenores da construção da barca de carga; foi possível, no entanto, falar com alguns construtores das actuais barcas de passageiros.

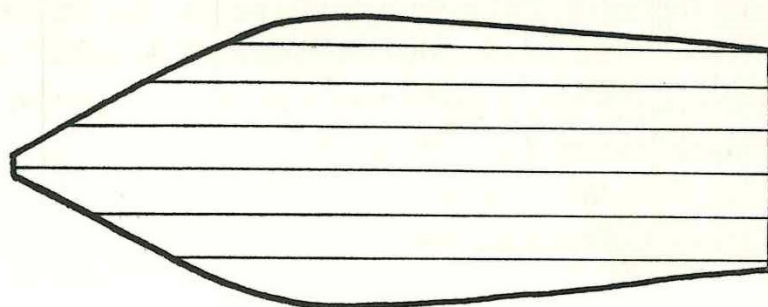
Para a construção destas não são necessárias oficinas. Quando querem uma nova barca os seus proprietários contratam um carpinteiro, e qualquer local serve para se proceder à construção: um bocado do areal junto ao rio, um coberto duma quinta, um eirado, etc..

O método de construção não é sempre o mesmo. De todos os que nos foi dado conhecer apenas a um se poderá, de facto, chamar « método de construção »; todos os demais não obedecem a qualquer norma mas apenas à improvisação mais ou menos habilidosa do seu construtor. O que vamos descrever foi-nos ensinado em Areias de S. Vicente ²³ e é utilizado em toda esta zona ²⁴. Provavelmente tão antigo quanto as barcas, ter-se-á transmitido de pais a filhos, por forma a perpetuar até nós uma prática de construção tradicional.

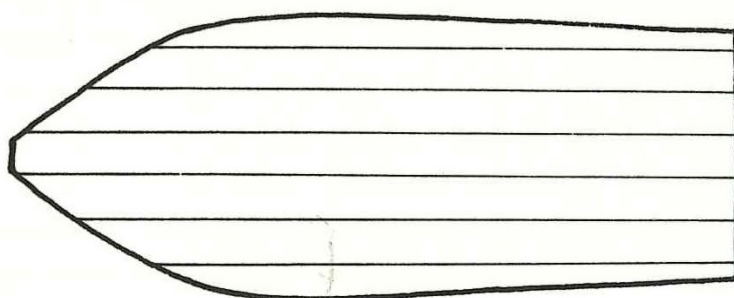
Começam por colocar paralelamente, no chão, três espécies de traves, duas delas marcando o limite do comprimento da barca e a outra colocada ao *terço* ²⁵. Estas três peças auxiliares da construção — os *gasta-*



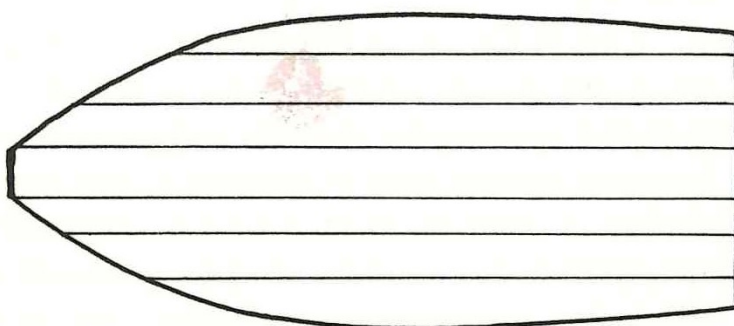
A
70x15



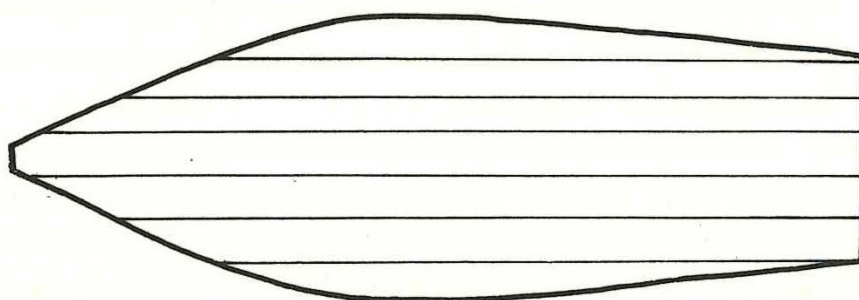
B
58x18



C
49x20



D
42x18



E
60x20



Fig. 15 — **O barco da Graça.** O banco que se vê, improvisado, deve-se apenas à já avançada idade do barqueiro, o Joaquim de Padim. Cliché obtido em Dezembro de 1963.

lhos (fig. 28) — apresentam na parte superior um cavado que determina a convexidade transversal do fundo. Em cada um dos extremos desse cavado existem três ou quatro orifícios simétricos relativamente à parte média da convexidade. Fixada a largura máxima da barca pela introdução de cavilhas em dois orifícios simétricos de cada *gastalho*, são colocadas sobre estes as tábuas do *fundo* que ficam encostadas umas às outras pelas arestas superiores dos bordos (fig. 29-C). É então traçado sobre as tábuas, assim colocadas, o contorno do *fundo* da barca (o *risco*), e nele se pregam as três primeiras *cavernas* (à proa, ao *terço* e à ré) e a *proa*. Seguidamente são implantadas as tábuas das *costaneiras* e a *ré*. Só depois pregam as restantes *cavernas*.

A última operação é a *calafetagem* ou *grafetagem*, para o que se utiliza uma *torcida de estopão* ou *corda de sisal (eleia)*, que introduzem nas fendas com o auxílio de uma peça de ferro ou madeira, a que chamam *gra-*

Fig. 16 — O **barco de Quintão**. Foi a **embarcação mais primitiva que encontramos**. Não possui **capeados, nem bordões, nem lémio**.



fetadeira (e que é semelhante à «*talhadeira*» de pedreiro) e um martelo. A fim de que o *estopão* ou a *corda* entre melhor, quebram as arestas inferiores das tábuas do fundo. Sobre isto deitam a *entornar* uma mistura de sebo, ou outra gordura qualquer (mesmo azeite), com pez. A função da gordura é *destemperar* o pez, isto é, evitar que ele *estale*. Calculam a quantidade de gordura necessária para determinado pez por meio de uma experiência simples: Metem, e retiram logo em seguida, na mistura fundida um bocado de papel. Deixam-no secar. Após isto, dobram o papel na parte que foi embebida na mistura: se estalar é porque necessita de mais gordura, se não, está pronta a ser aplicada.



Fig. 17—*Barco da Afurada*. Embarcação já extinta. Cliché obtido em Abril de 1964.

Igualmente, introduzindo em água fria um pequeno pau acabado de retirar da mistura em fusão se podem tirar idênticas conclusões, depois de se verificar a solidificação brusca da mistura.

Em fase final, toda a embarcação é bezuntada com óleo queimado para impermeabilizar a madeira, e assim a conservar melhor. Esta operação é geralmente repetida todos os anos.

Falta falar do processo utilizado para fixar as tábuas do *fundo* ao *cavername*. Como o contacto da água com o ferro leva à oxidação deste e consequentemente à sua inutilização, os pregos não duram muito. Por este motivo empregam-se *cavilhas* de madeira com

Fig. 18 — *Barco da Afurada*. Foi a embarcação que encontramos com maiores dimensões.



uma ranhura na parte inferior onde entra uma *cunha* de ataque; mas apenas no fundo, como se disse, dado ser a única parte da embarcação que está em permanente contacto com a água (fig. 29-A). Depois de colocadas as *cavilhas* aplicam-se alguns pregos (de ferreiro) para reforço.

Este processo de fixação, bem como o método de calafetagem, sabemos ser comum a todas as embarcações que estudámos ²⁶.

Igualmente comuns a todas elas são as madeiras empregues e a sua distribuição: o esqueleto (*caverna* e *proa*) é de madeira de castanho; o resto de pinho. A *vara* ou é de pinho ou de eucalipto e os remos são sempre de pinho.



Fig. 19 — **Barco «S. Martinho» de Vilar. Foi a embarcação (n.º 496) que encontrámos com dimensões mais reduzidas.**

Embora as cavernas durem à vontade os seus dez anos ou mais, o *fundo* e as *costaneiras* têm de ser substituídos ao fim de quatro ou cinco anos.

Para retirar a água que a barca colhe usam veredouros de diversos tipos (fig. 34).

Dentro de uma terminologia corrente qualquer destas embarcações se enquadra perfeitamente no conceito de barca: *embarcação larga e pouco funda* ²⁷. No entanto, para as populações locais, este conceito de « barca » tem um sentido mais restrito: *barca* é só aquela que leva os carros e cargas grandes; a outra não é « barca », mas sim *barco*. Esta diferença foi, talvez, motivada pelo contraste dimensional existente entre as duas embarcações e pelas semelhanças entre a embarcação pequena e os barcos vulgares do litoral, que têm proa, ré e remadoiras.

O rio Cávado, apesar da sua antiguidade²⁸, do caudal apreciável que mantém todo o ano²⁹ e da



Fig. 20 — O barco Dourado e o seu barqueiro, Francisco «Dias». Embarcação n.º 408, já extinta.

elevada altitude da sua nascente ³⁰ — elementos que não conseguiram vencer a resistência granítica do solo para lhe desenhar o perfil parabólico de equilíbrio — possui um leito pouco fundo.

Sendo assim, o Cávado apenas *póde ser navegado por pequenos barcos sem quilha, isto é, com fundo de prato* ³¹.

É precisamente em consequência do seu baixo leito que todas as barcas são geralmente movidas à vara. Só quando o caudal engrossa os barqueiros se servem dos remos. E... se engrossa mesmo muito... não há passagem...

*Elle chove, o rio cresce,
O meu barquinho não anda :
Coitadinha de quem tem
Amores da outra banda.* ³²

Na Afurada, embora a barca possua remos e *vara*, esta poucas vezes é utilizada : é que aqui o rio tornou-se

numa albufeira depois da construção da barragem da Penida, que se encontra logo abaixo do local da passagem.

Em Quintão a barca nem sequer tem *vara*; os remos são mais indicados porque a corrente é quase sempre fraca e o leito um pouco fundo (fig. 16).

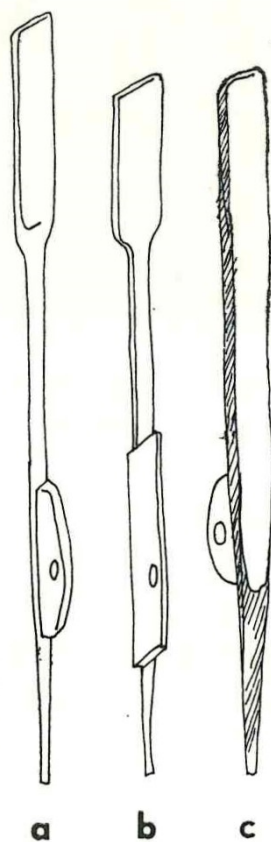
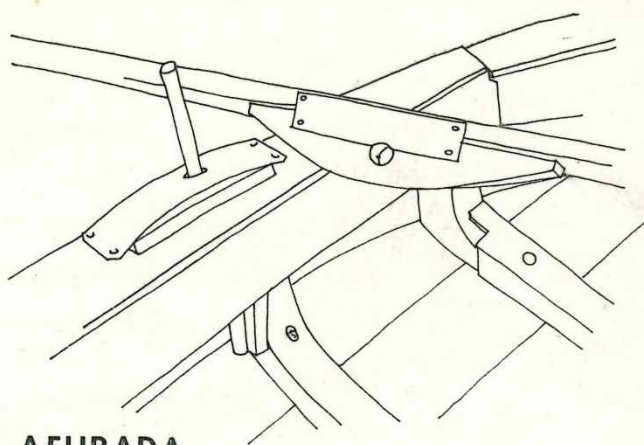


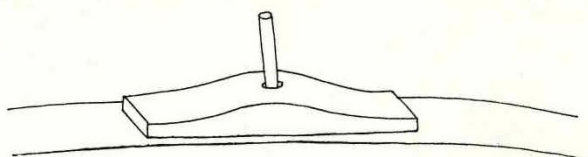
Fig. 21 — Os três tipos de remos:
a—Afurada; b—Graça; c—Quintão.

Como se registou, enquanto que a barca de carga constituiu tipo único em todo o percurso do Cávado (que estudámos), as outras não: apenas encontramos certa feição comum nas de Prado a Barcelos; daqui para jusante qualquer género de barco serve, não havendo embarcações diferenciadas para a travessia.

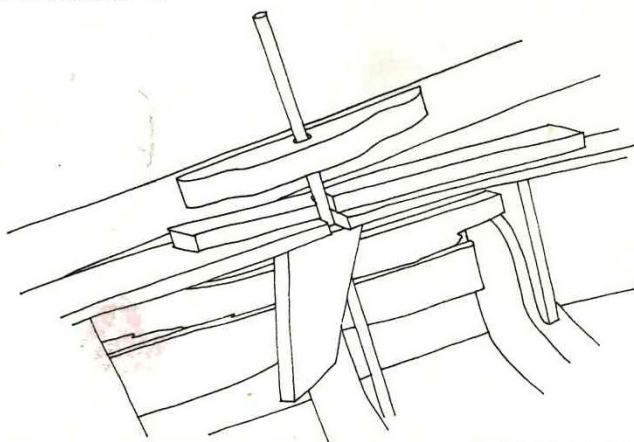
Terão contudo estas outras passagens sido sempre servidas por tais embarcações? Não sabemos; o facto é que ninguém fala, nem ninguém se lembra de ver outros barcos que não estes. Parece-nos que o esclarecimento do problema está na determinação da antiguidade destas passagens relativamente ao *batel*



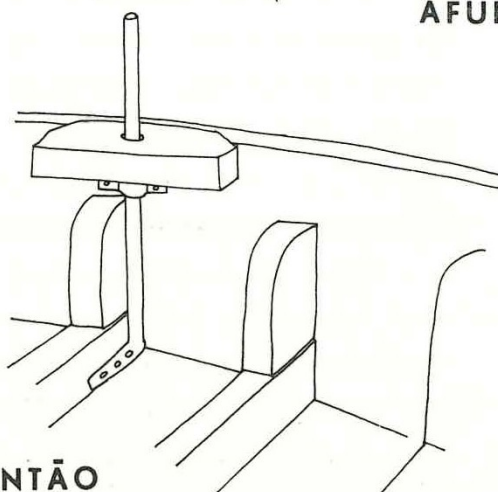
AFURADA



DOURADO



AFURADA



QUINTÃO

Fig. 22 — Algumas das remadoiras que encontrámos.



Fig. 23 — A passagem de S. Romão. Dezembro de 1963.

de Fão³³ ou ao *caíque* do Douro com os quais estes barcos parecem aparentados (figs. 31 a 33).

A origem de qualquer um destes é indeterminada não se podendo tentar qualquer explicação para o seu aparecimento nestas paragens.

O PREÇO da passagem foi sempre, desde que há memória, pago em dinheiro. Só uma vez, há muitos anos, Francisco de Sá (*barqueiro* de Vilar) aceitou um negócio com a família de um certo *fulano* em que este pagava em cereais e a sua família tinha livre trânsito na barca. Não deu resultado, disse-nos, pois à pala dele passou muita gente de borla...

Este mesmo Francisco de Sá referiu que há trinta e quatro anos, quando tomou conta da barca (então ainda pertença dos Senhores da Quinta do Convento) o preço de cada passagem era de sete vinténs e meio, ida e volta. Maria Teresa da Silva, que foi criada da Quinta durante dezoito anos e hoje tem



Fig. 24 — A passagem de Vilar. Dezembro de 1963.

sessenta e nove³⁴, lembrou que os preços por ela conhecidos foram de dez réis, um vintém, um tostão, cinco tostões e, actualmente, dez tostões, sempre por ida e volta. É curiosa esta particularidade dos preços serem sempre dados por viagens de ida e volta. Ainda hoje, quando passamos na barca e, no final, queremos pagar, a barqueira diz: — *Quando voltarem...* Contam sempre que nunca se vai sem depois se voltar. É portanto à volta que geralmente é feito o pagamento.

No barco Dourado ainda há poucos anos passavam cargas de madeira. O custo da passagem era de dezoito escudos por tonelada, e passassem as toneladas que passassem, pagava-se ainda uma sobretaxa de três escudos.

Na barca de carga da Barca do Lago pagava (há, mais ou menos, 80 anos) um vintém cada carro de bois vazio, e um pataco cada carro carregado³⁵. Na barca de carga de Ruães (há 60 anos?) um carro carregado pagava 2 vinténs³⁶.

Não sabemos se todos estes preços foram sempre comuns a todas as passagens. Hoje são-no realmente.

Fig. 25 — **Pormenores de construção das barcas de passageiros:** a — *capeados, assentos ou bordas*; b — *tábua do lémio*; c — *lados ou costaneiras*; d — *cadilhas ou cavernas*; e — *lémio*; f — *tábua da traseira ou ré*.

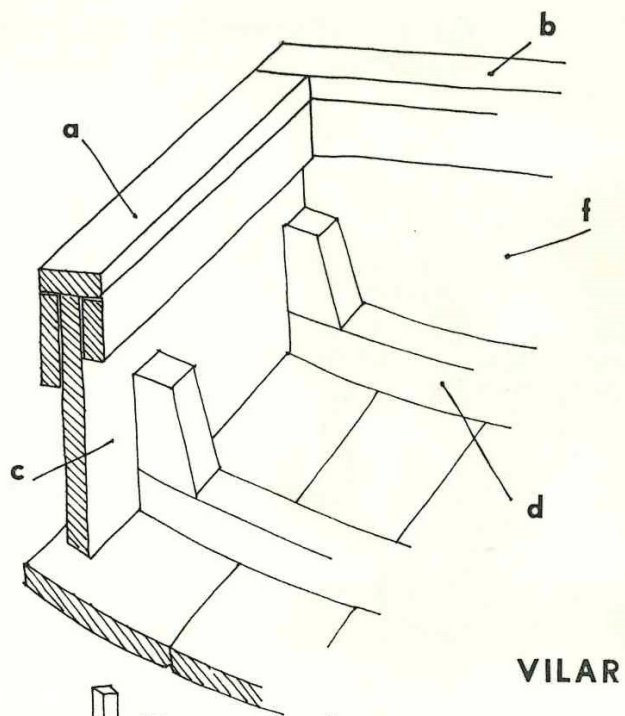


Embora a Lei exija que se vendam bilhetes aos viajantes, quando se cobra a taxa correspondente à passagem ³⁷, não é norma usada nas passagens estudadas. Apenas existiu, segundo informação dada e não porque o tivéssemos presenciado ³⁸, nas passagens da Barca do Lago e do Marachão. Nas restantes, este *Imposto de Selo* é substituído por uma «avença» de contrato anual ³⁹, calculada de acordo com o movimento das respectivas passagens ⁴⁰.

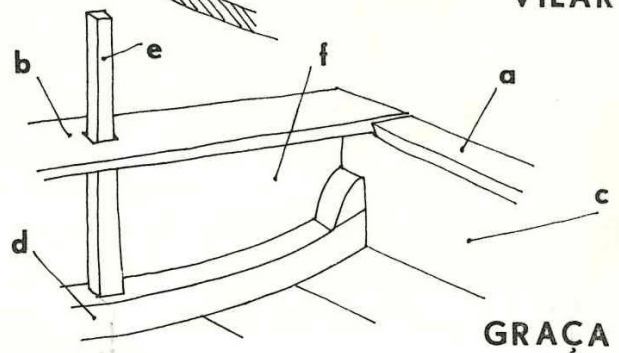
Um dos aspectos mais curiosos acerca das portagens aconteceu na Barca do Lago. Neste lugar existiu ⁴¹ um padrão, erigido em 21 de Março de 1766 por João de Vasconcellos de Mello, onde se lia a seguinte inscrição: *... que a dita Barca é de amor de Deus para qualquer pessoa que por ella passar, | assim de pé como de cavallo, não pagando coisa alguma, | excepto os carros que não forem de confrades, | que esses pagarão 40 réis de cada vez, indo carregados, e vasio 10 reis; | tambem nada pagarão de gado, de qualquer casta que seja* ⁴².

Foi depois do aparecimento da imagem de Nossa Senhora do Lago, que foi adoptada para protectora da barca e dos que nela viajavam, que a passagem passou a ser gratuita, tanto de dia como de noite ⁴³.

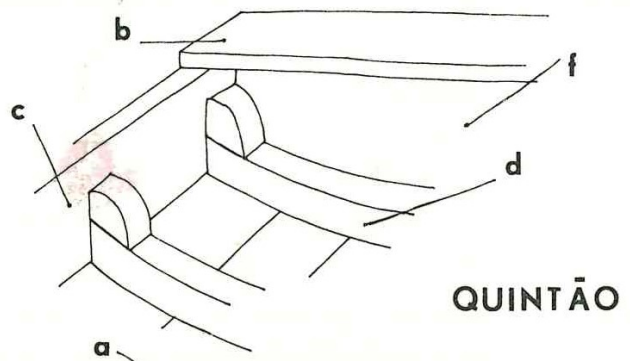
Os quatro *barqueiros* que na Barca existiam eram eleitos pelo povo das freguesias de S. Miguel de Gemeses, S. Martinho da Gândara e Santa Eulália de Palmeira de Faro. Para o seu sustento davam anualmente meio alqueire de milho os povos das freguesias de S. Tiago de Castelo de Neiva, S. Paio de Antas, S. Fins de Belinho, S. Bartolomeu do Mar, S. Miguel das Marinhas, S. Martinho da Gândara, Santa Eulália de Palmeira de Faro, S. Miguel de Gemeses e da vila de Esposende, na margem norte, e, na margem



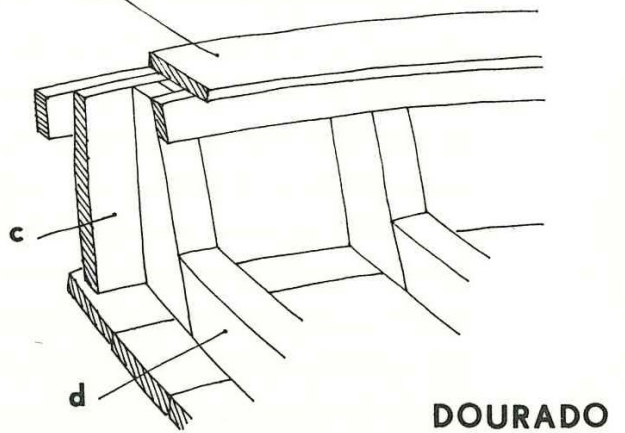
VILAR



GRAÇA



QUINTÃO



DOURADO



Fig. 26 — **Francisco Miranda Rodrigues, o «Dias», barqueiro do Dourado, desde 1943. Cliché obtido em Abril de 1965.**

sul, os de S. Salvador de Fonte Boa, S. João de Barqueiros, da Aldeia de Baçar, Santa Maria de Rio Tinto, S. Miguel da Ápúlia e de S. Paio de Fão, e cada morador deles um molho de trigo e outro de centeio. Para o calafeto davam os pescadores de Fão meia canada de azeite de peixe, por cada cinco arrais de lanchas de pesca, e a Casa da Fervença dava madeira para os consertos. Os calafates de Fão ofereciam os seus préstimos. Tudo se fazia por Deus... ⁴⁴

Não sabemos quando acabou este costume. Ninguém se lembra dele a não ser por tradição oral (ou pelas referências bibliográficas). Sabemos sim que em 1886, segundo J. A. Vieira (*Minho Pittoresco*, t. II, Lisboa, 1886, p. 191), ainda se passava de graça

Fig. 27 — **Rosa Ferreira de Sousa, barqueira da Afurada.** Novembro de 1965.



na Barca do Lago. Ainda hoje, contudo, mas isto em qualquer passagem, os barqueiros são incapazes de cobrar um tostão a um pobre. Tal prática era já aconselhada vinte séculos antes de Cristo, no Egipto. *Se possuis um barco, exige o pagamento da passagem àquele que pode pagar, mas não reclames nada ao pobre* — assim aconselhava Amenemope ao mais novo dos seus filhos, num livro que para ele escreveu sobre regras de vida e lições de moral ⁴⁵.

Hoje, todas as embarcações, quer sejam de passagem ou não, possuem uma matrícula (que corresponde ao registo que têm na Direcção Hidráulica), da qual constam dados referentes às dimensões da embarcação (boca, pontal e comprimento), ao

número de passageiros em águas normais, e à tonelagem, além do número da matrícula, nome do proprietário e local da amarração. A tonelagem é calculada por uma razão simples entre o produto formado pelo comprimento vezes o pontal e a boca, a dividir por quatro...

SE é praticamente impossível localizar no decorrer do tempo a origem das barcas que, há séculos, vêm unindo as duas margens do Cávado (sabemos que elas surgiram da necessidade imperiosa que obrigava os homens a unirem-se, para conjuntamente resolverem os seus problemas ⁴⁶), também bibliográfica ou documental nada há (que nós conheçamos) sobre a origem das passagens. O que conseguimos foi alguns dados esporádicos onde fica bem patente a antiguidade de certas passagens.

De entre todas fixemo-nos já (mais por uma questão de ordem afectiva que qualquer outra; nascemos junto dela...) na de Vilar. Ligando as freguesias de Areias de Vilar e Manhente, a sua origem, há quem

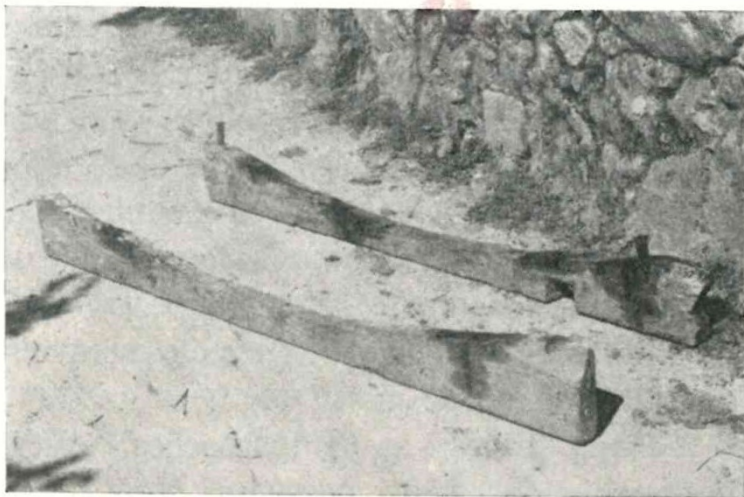


Fig. 28 — Gastalhos em castanho: Comprimento 1,50 m; espessura 0,06 m. Propriedade de José Barbosa Fernandes.

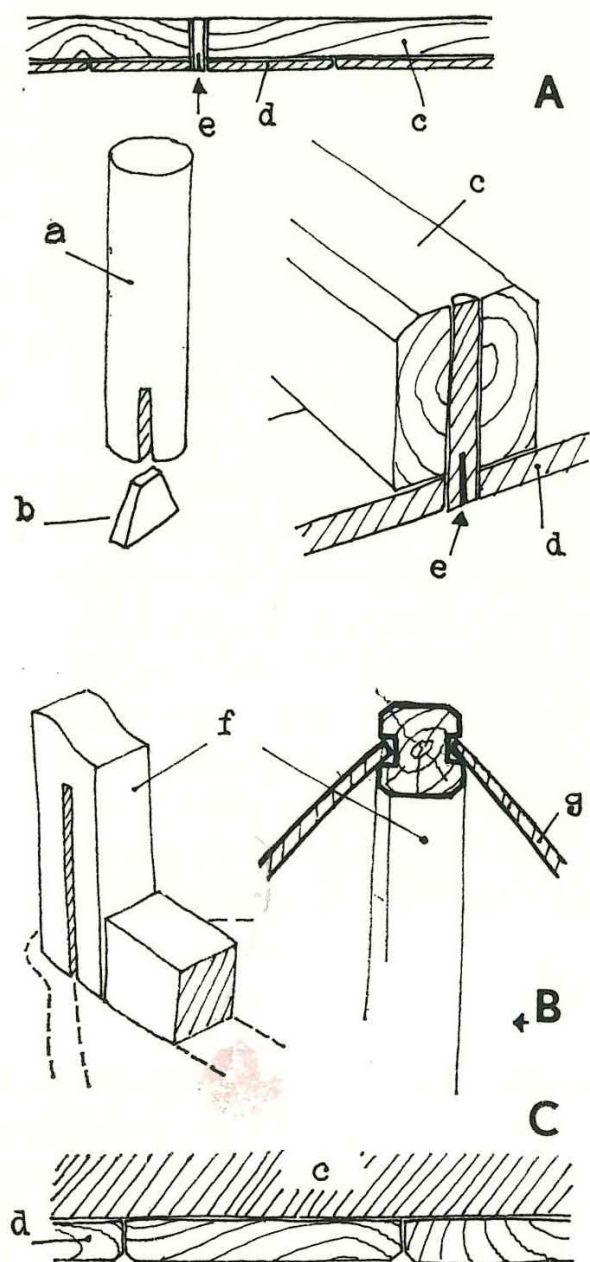


Fig. 29—**Pormenores de construção da barca de passageiros:** A—**processo de fixação das tábuas do fundo às cavernas;** B—**processo de ligação dos lados à proa;** C—**as tábuas do fundo, encostam-se umas às outras sem haver sobreposição.** a—cavilha; b—cunha; c—caverna; d—tábua do fundo; e—cavilha e cunha; f—proa; g—lados.

o avenge, estaria ligada com a do Convento dos Beneditinos (que remonta ao século VI da era Cristã) ⁴⁷, cujos frades tinham o privilégio da sua exploração. Não queremos ir tão longe, mas, na realidade, deveria ser necessidade indispensável para os frades de Vilar uma barca de passagem naquele local; recordemos que o Couto Afonsino de Manhente ⁴⁸ que se situava precisamente defronte a Areias de Vilar (era composto por esta freguesia e por parte das freguesias de S. Veríssimo, Santa Maria de Galegos e S. Vicente de Areias ⁴⁹) pertenceu aos frades do Convento de Vilar, sendo o cura de Vilar que administrava Manhente ⁵⁰. De concreto sabemos que já em 1697 tinham os loios — que então habitavam o Convento — na cerca, junto ao rio, várias azenhas, engenhos de pesca e uma barca de passagem ⁵¹.

A passagem de Vilar, fez sempre parte dos bens do Convento, mesmo quando estes deixaram de ser pertença da Igreja, para passarem a bens de particulares. Só hoje os direitos da passagem foram cedidos a outrem, quebrando-se assim uma tradição secular. Por mera casualidade, quando aqui fazíamos a primeira visita, tivemos ocasião de ver e fotografar a última barca de passageiros que foi ainda pertença dos bens do Convento; desmantelada e mergulhada nas águas, aguardava o golpe do machado que a haveria de tornar numas tantas arrobas de lenha... ⁵² (fig. 35) Entretanto, não foram estranhos quem dela tomou conta, visto ficar detentor dos seus direitos aquele que foi o último *barqueiro* da Quinta do Convento — e foi-o durante 32 anos ⁵³ (fig. 36).

Há quem arrisque, como em Vilar, estar a passagem da Graça ligada ao ...*extinto convento dos frades Bentos de Tivaães*... a quem a barca pertencia, bem como umas azenhas que lhe ficavam inferiormente próximas e ...*para quem rendia um bom pár de centos de mil réis*... ⁵⁴.

Na Barca do Lago, tal como em Vilar e na Graça, desconhece-se a origem da passagem, sabendo-se apenas ser bastante antiga.

O facto, já referido, de que o rei D. Manuel I por aqui passou leva-nos imediatamente a avaliar dos séculos que sobre ela já pesam; mas podemos ir mais além. Conta-se que a imagem de Nossa Senhora do Lago, que ainda hoje lá se venera anualmente (no primeiro domingo de Agosto), foi encontrada por pescadores, quando (na Barca) recolhiam as redes ⁵⁵. Ora, há quem tenha escrito que isto se passou por volta do século XIII, e que já nessa altura existia a passagem da Barca ⁵⁶. *Consta, igualmente, que Egas Moniz na sua passagem para Leão a fim de cumprir a promessa feita ao rei daquele país por D. Afonso Henriques ter faltado à palavra dada de que prestaria*

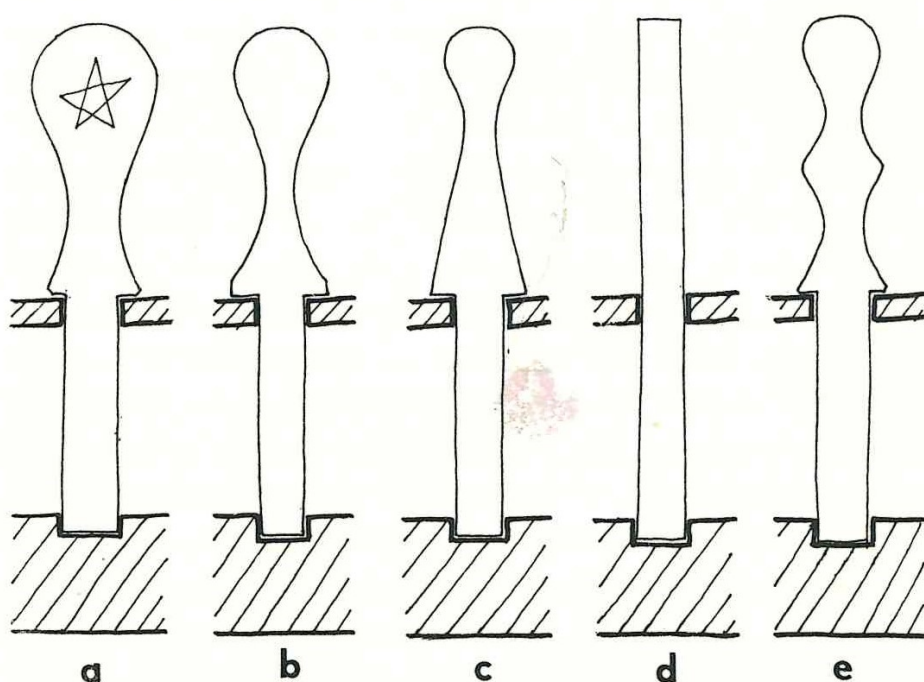


Fig. 30 — Alguns tipos de lémio: a — Afurada; b — Vilar; c — Dourado (extinto); d — Graça; e — Dourado.

vassalagem a seu primo, pernoitara numa pousada que aqui existira ⁵⁷. Outro facto, bastante mais recente, mas que apesar disso parece ser o mais concreto, fala-

-nos desta passagem em pleno século XVII. É o que se refere à passagem de Cosme de Medicis por terras do Minho quando ia a caminho de Inglaterra: *Este Cosme de Medicis, 3.º de nome, chegou a Viana da Foz do Lima em 28 de Fevereiro de 1669. Veio pela borda do mar pois a 27 esteve em Moreira e S. Pedro de Rates (...)* A sua comitiva era numerosíssima, como convinha a tão opulenta personagem, e nem nela faltava um pintor para anotar os aspectos notáveis das terras por onde iam passando. Na manhã do dia 28, segundo o relato, com tempo vário que resolveu em ligeiríssima chuva (piogia) partiu sua Alteza de S. Pedro de Rates e passado o rio de Prado com barca andou a procurar a praia do mar, sobre as vilas de Fão e Esposende, uma sobre a margem outra à borda do mar ⁵⁸. Parece que esta travessia se fez na Barca do Lago.

Só sobre estas três passagens encontrámos vagas notas demonstrativas da sua antiguidade... apesar de algumas mais parecerem pertencer à lenda do que à História. Na realidade, por tudo o que até agora foi dito, parece não restarem dúvidas quanto à primazia destas três em relação às restantes. O interesse de ordem geral, nas comunicações regionais, foi, a nosso ver, que conferiu a estas passagens a projecção que tiveram; as outras satisfaziam mais necessidades de carácter local.

As passagens a montante de Barcelos, além de irem ao encontro dos interesses de uma zona industrial, situam-se, ou situavam-se, entre dois centros importantes na vida comercial da região: Braga e Barcelos; a sua origem e o seu interesse estão forçosamente ligados a essa indústria e ao comércio por ela própria gerado.

✕ Para outras, encontramos justificação na história que nos contou o *barqueiro* do *barco* Dourado, e na qual fala da sua origem ⁵⁹: — « Talvez uns cem metros a poente do local onde hoje este *barco* faz o seu tráfego



Fig. 31 — **Os barcos que fazem o serviço de travessia em Fornelos.**

existiu (e dele ainda podemos ver as ruínas) um açude e uma azenha. Tal azenha pertenceu a um moleiro de apelido Dourado, que igualmente era possuidor de um barco destinado ao seu serviço de moagem, onde, por generosidade, passava os caminhantes, além dos seus fregueses. A tradição manteve-se e do barco do Dourado nasceu o Barco Dourado. Esta história

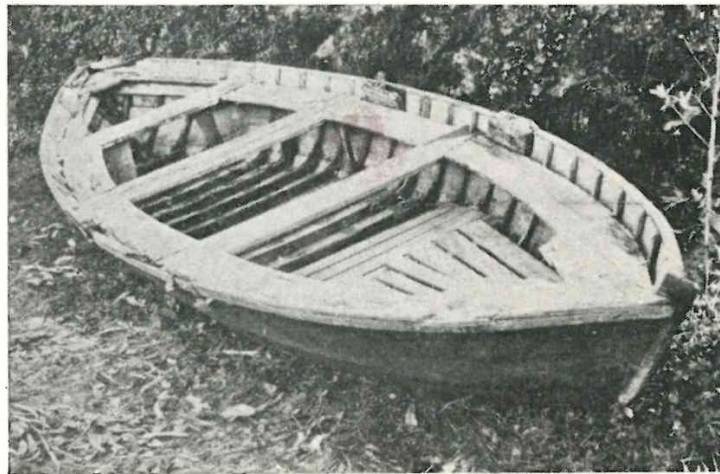


Fig. 32 — **O barco do Marachão.**

tão significativa afigura-se-nos de grande interesse, pois parece ser, no fundo, a origem de várias outras passagens ⁶⁰.

Na de Fornelos, há uns três anos atrás ⁶¹, ninguém possuía licença para cobrar portagem aos passageiros; foi por intrigas e birras existentes entre os diferentes exploradores (um deles o moleiro da azenha que aí existe junto ao açude) que a passagem surgiu legalizada ⁶².

Nas Pedreiras a passagem pertenceu igualmente aos moleiros da azenha que aí existiu... Hoje está abandonada, correspondendo esse abandono ao desaparecimento dos referidos moinhos (que pelas ruínas parece terem tido grande interesse) ⁶³.

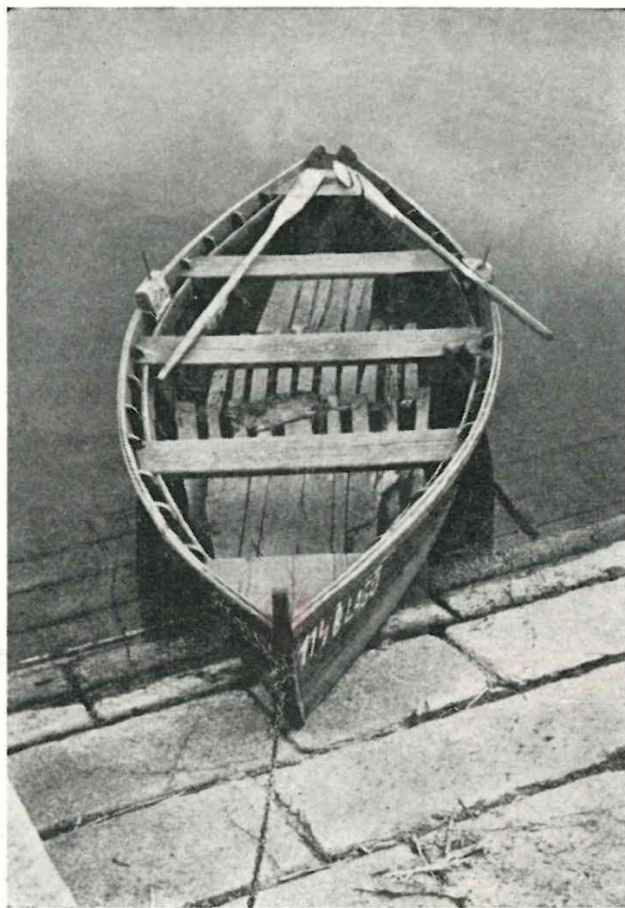


Fig. 33 — **O barco de passagem na Barca do Lago.**

Conhecemos outra versão para a origem da barca Dourada, que nos foi exposta por um distinto advogado, em Barcelos:—«No monte de Airó (Airó, segundo alguns filólogos, deriva do latim *aureum* — oiro) existiu uma mina importantíssima remontante à presença fenícia

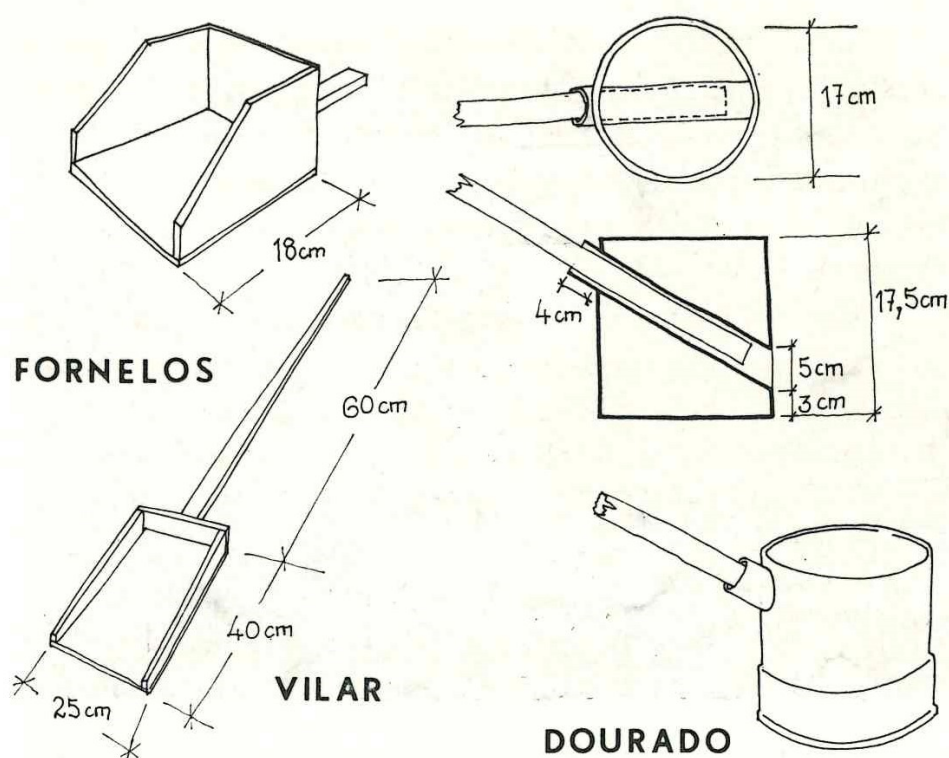


Fig. 34 — Os três únicos vertedouros que encontrámos durante o estudo. O do *barco Dourado* é uma adaptação dum utensílio que normalmente tem outro fim; chamam-lhe *caneco*.

na Península. O oiro daí extraído era transportado até ao rio, por onde seguia, via fluvial, até ao Atlântico. Foi daqui que nasceu a lenda dos Cavalos de Fão — troca de cavalos por oiro; as caravelas fenícias carregavam oiro e deixavam cavalos. No local onde o oiro era embarcado haveria existido um porto de carga que pelas suas circunstâncias especiais se chamaria *Porto Dourado*, e as barcas que eram carregadas *barcas douradas*. A tradição manteve-se e a barca Dourada permaneceu embora as suas funções se houvessem modificado» 64.

A única passagem da qual podemos, talvez, fazer juízos concretos é a de São Romão. O que vamos dizer foi-nos contado pelo filho do seu fundador: — «João António de Macedo Gonçalves foi o antigo barqueiro a quem as duas barcas de Quintão estavam arrendadas. Um dia, por ocasião de uma grande cheia,

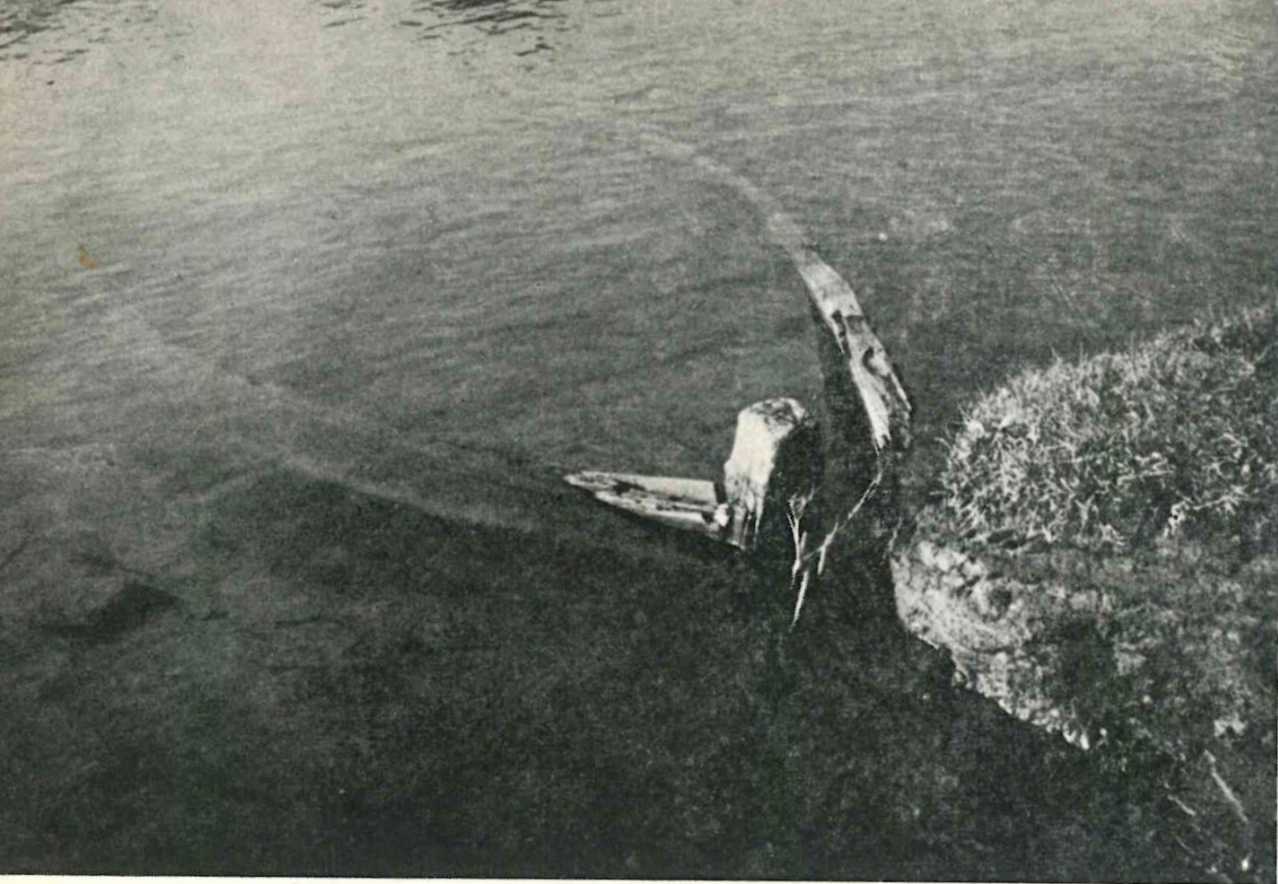


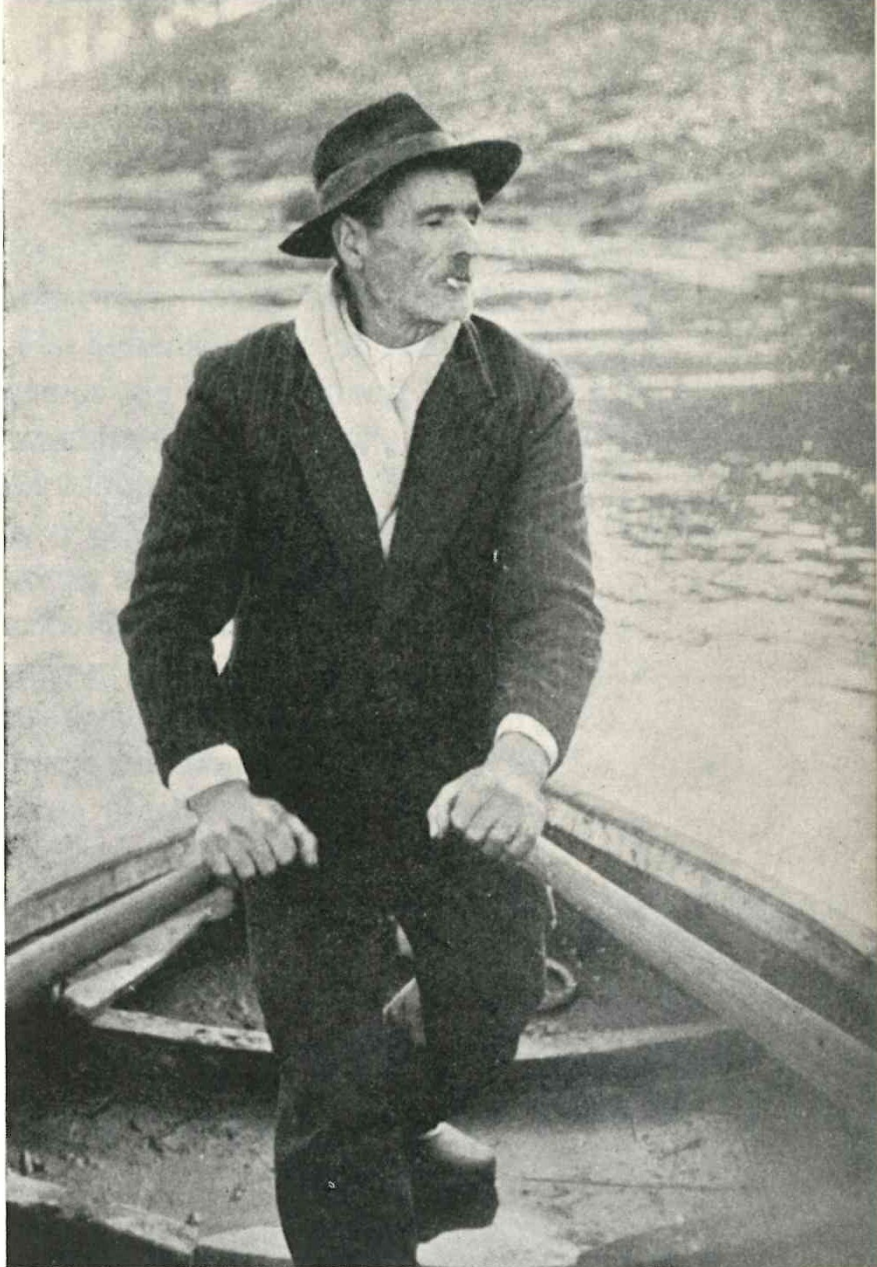
Fig. 35 — O fim da última barca que foi ainda pertença dos bens da Quinta do Convento de Vilar. Cliché obtido em Dezembro de 1963.

uma barca foi-se com a corrente imperiosa das águas. O proprietário das barcas culpou o João António de descuido e exigiu que este lhe continuasse a pagar a mesma prestação do aluguer, como se, na realidade, continuassem a existir as duas barcas. Evidentemente que a que ficou, não dava o rendimento das duas, e ele tratou de abandonar o contrato logo que pôde. Uma vez liberto do compromisso resolveu instalar nova passagem por sua conta, e nas « Hidráulicas » deram-lhe o lugar que medeia entre a barca de Quintão e a da Graça. Assim surgiu a nova passagem, há cerca de dez anos » ⁶⁵.

E aqui fica o muito pouco que conseguimos sobre a origem das passagens e dos seus longos anos de uso.

Quanto à célebre passagem de Barcelos, nada podemos afirmar acerca da sua existência. Várias são as opiniões de escritores e estudiosos acerca da barca que, antes de Barcelos ter ponte, comunicava as duas

Fig. 36 — **Francisco de Sá, barqueiro de Vilar. Foi o último barqueiro da Quinta do Convento. Dezembro de 1963.**



margens do Cávado. Enquanto uns parece quererem afirmar, sem reservas, a sua autenticidade, outros acreditam que tais conjecturas não passam de conjecturas ⁶⁶.

A *Barca Celi* ou *Barca Cæli* ressalta-nos pelo interesse que a tradição lhe votou, trazendo-a até aos nossos dias, e pela responsabilidade que por vezes lhe é atribuída na origem do topónimo « Barcelos » ⁶⁷.

Se, na realidade, a passagem existiu, foi em épocas tão recuadas que se torna, de facto, difícil dizer algo sobre ela.

Não há notícias concretas sobre a origem da ponte de Barcelos. Se era já de origem romana ou afonsina (?). No entanto, os dados mais concretos dizem que foi graças à vigorosa e fecunda iniciativa da Casa

de Bragança que ela se construiu, isto em fins do século xv ⁶⁸, o que corresponderá, então, ao desaparecimento da passagem.

E quando teria ela começado o seu tráfego? Barcelos é povoação antiquíssima, perdendo-se a sua origem na noite dos tempos! Houve até quem chegasse a dizer ser *razoavel (...) a conjectura de que, quando os cartagineses invadiram a península (...) ainda Barcelos não existia; quando muito encontraram, aproveitado pelos habitantes dos castros próximos no seu intercâmbio de vida, o morro sobranceiro ao Cávado como ponto de apoio para transposição de margem para margem e aperfeiçoaram essa escolha — civilizaram-na — estabelecendo uma barca de passagem...* ⁶⁹. *É verdade que D. Rodrigo da Cunha a julga fundada pelos Gregos, que a chamariam Ambracia...* ⁷⁰.

Como acabamos de ver, a incerteza de todas estas referências é flagrante.

A título de curiosidade e ainda, até certo ponto, como prova da importância que nos séculos passados tiveram as barcas de passagem, devemos notar que delas e dos barqueiros não se esquecia a legislação eclesiástica:

As *Cõstituições sinodales do bispado do Porto (...)* publicadas em 1541, falando dos «dias q̃ se mãdam guardar» dizem (fol. XXXVI): «Nem barqueiro algũ partira com sua barqua desta Cidade sob pena de cinquenta reaes que o arraez paguara: E isto nã se entendera nas barquas de passagem deputadas pera nos dias de festa passarem nesta Cidade.»

A tal respeito, as *Constituições Synodales do Arcebispado de Braga, Ordenadas no anno de 1639* (Lx.^a, 1697) rezam assim (p. 173): «E defendemos mais, que nos ditos dias nenhum barqueiro parta com sua barca do porto aonde estiver, sob pena de duzentos reis: & as barcas de passagem não passaraõ ninguém sem causa justa ante Missa, sob pena de cem reis: salvo de for para a poderem ir ouvir.»

PARA encerrar este estudo vamos contar as duas lendas que nos foi dado conhecer relacionadas com as passagens.

Não se encontram em toda a área estudada: ambas são muito conhecidas na zona a montante de Barcelos e, mais precisamente, em Vilar e povoações ribeirinhas. Referem-se à passagem de Vilar, embora a primeira também a atribuam a Quintão ⁷¹.

—« A barca », começou o narrador de Vilar ⁷², «daqui desaparecia todas as noites. Um dia, o barqueiro, querendo descobrir a causa do misterioso afastamento, resolveu meter-se no *porão*, aguardar a noite, e pôr-se de atalaia. Foi então que alguém mexeu no cadeado. Depressa compreendeu que a barca estava em domínio de feiticeiras. *Rema, rema...* ouviu ele ordenar uma voz. *Cheira-me aqui a forgo* (fôlego) *vivo*, observou uma das feiticeiras. *Deixa ir quem vai...*, disse outra, que era cunhada do *barqueiro*. Muito tempo andaram até que o barco parou e o barulho acabou. Então o *barqueiro* deixou o *porão* e apressou-se a ver onde estava. Tudo era desconhecido... Resolveu cortar uma cana e voltou à barca. Quando de volta e já de novo em Vilar, soube que a dita cana era da Índia. Assim ficou a saber onde tinha ido.»

« Parece-me que isto não passa duma história... », terminou dizendo o nosso narrador.

Quilómetros a montante, agora em Quintão, de novo ouvimos a lenda, e, como quem conta um conto acrescenta um ponto, a história tomou novo aspecto, *a demonstrar a génese rapsódica das criações populares*. Aqui o *barqueiro* não foi à Índia, mas ao Brasil, e não era de Vilar, mas de Quintão, e até *bis-tio* da actual *barqueira* — que agora fazia de narradora ⁷³.

Em S. Romão, igualmente a atribuíram a Quintão ⁷⁴. Sabiam que o *barqueiro* havia sido o Filipinho de Quintão, e se havia metido na barca a convite de uma das feiticeiras... ⁷⁵

Em Prado, quando nos referimos a esta lenda, disseram-nos: — «Também já ouvi falar nisso, mas o dali (de Ruães) nunca foi à Índia...» 76

Menos vulgarizada mas também bastante curiosa é a lenda do frade comilão, bondoso irmão do Convento de Vilar:

«Não obstante o ar de santidade o nosso frade era bem mais conhecido pelas suas altas qualidades gastronómicas. Os pecados mortais, para ele, não eram sete, mas seis: o da gula não contava! — *Muito comer, pouco rezar e nada de pecar*, pregava ele às almas cuja salvação lhe estava confiada. Um belo dia, os frades do Convento foram convidados para uma petiscada em casa de um abastado senhor, além-rio. Depressa compreenderam que se o santo frade comilão tomasse parte, muito pequena seria a ração que a cada um caberia e, sendo assim, o melhor era fazer boca calada ao bondoso irmão. Mas que no dia ele dá com os frades a fugirem na barca para as bandas de lá do rio?! A ofensa que os irmãos lhe haviam feito não conseguiu comover o frade que não se deu por vencido.

Muito espantados ficaram os irmãos quando o viram aparecer, pois tinha ficado sem a barca. No fim da patuscada resolveram fugir-lhe, mais uma vez, e esconderam-se para ver como ele atravessava. E que vêem? O nosso frade tira a capa, lança-a à água, e ei-lo a navegar por sobre a calmaria das águas... » 77.

É de crer que muito maior terá sido este repertório que o nosso povo consagrou às suas barcas. Entretanto, essa riqueza perde-se e já é difícil encontrar quem destas cousas se recorde.

Haverá, porventura, quem tenha conhecimento de mais factos sobre os assuntos abordados. Os autores desde já agradecem a quem lhes queira aumentar os resultados das suas horas de «trabalho de férias».

¹ O último barqueiro de Ruães foi o António Pinto Vilaça, vulgarmente conhecido por *Bigorrilha*. Segundo informação de Domingos Alves Balugães, de 76 anos, natural de Ruães, onde viveu muitos anos, e hoje residente em Prado.

² Segundo informação do mesmo Domingos Alves Balugães.

³ A ponte de Fão foi construída no ano de 1891, segundo inscrição que se lê na própria ponte.

⁴ *Das Aldeias*, in «Jornal de Barcelos», de 17 de Dezembro de 1964.

⁵ Ainda todos nos lembramos do lamentável desastre que há bem pouco tempo ocorreu no rio Homem, com uma barca de passagem e no qual perderam a vida seis pessoas. Ver jornais diários do Porto, de 9-11-65 e 10-11-65.

De outro desastre, dá-nos conta Augusto Soucasaux (*Figuras, Tipos e Coisas*, Barcelos, 1956/1957, pp. 95-96): «Havia e creio que ainda há, na Graça, próximo de Braga, uma passagem, em barca, no rio Cávado. / Grande enchente! Margens alagadas! Corrente estouvada! Vento ciclónico! Na tormenta perde a vida um passageiro, viúvo, com fortuna obtida por casamento. / Não tendo filhos foi herdeiro um irmão «sem beira nem leira e sem ramo de figueira». / Em «dada feita» o herdeiro ao fazer tal travessia, em direcção às propriedades herdadas, referiu-se ao fatídico acontecimento, virado para o barqueiro, deste modo: / «Nunca passo aqui que deixe de me lembrar ser este rio o causador de meu irmão *matar a sede*, para sempre, e a mim *matar-me a fome...*»

⁶ Teotónio da Fonseca, *O Concelho de Barcelos Aquém e Além-Cávado*, vol. II (Barcelos, 1948), p. 38.

⁷ Gaspar da Costa Pereira de Vilhena Coutinho, *Alguns dias de viagem ou Um passeio de 2 amigos pelas margens do Cavado. Em 185a* (Ms. da Bibl. Públ. de Barcelos), fl. 156.

⁸ Manuel de Boaventura, *Zé do Telhado no Minho* (Barcelos, 1960), p. 189.

⁹ Conde de Villas Boas, *A Barca do Lago*, separata de «Douro-Litoral», n.º 5, 3.ª série (Porto, 1949), p. 3.

¹⁰ Manuel de Boaventura, *ob. cit.*, p. 189.

¹¹ Manuel Boaventura, *ob. cit.*, p. 189. Domingos de Oliveira Maia, num Ms. de 1820 faz comentários sobre uma sua estadia na

Estalagem da Barca, que contradizem M. de Boaventura. *Pousaram na Barca do Lago, passando a primeira noite fora de portas em camas de colmo podre. Só foi capaz de os fazer passar pelo sono o cansaço da jornada. | Na madrugada do dia seguinte partiram da «infernai pousada» sem levarem saudades. O taberneiro fez pagar bem a impertinência dos hóspedes.* Ver A. B., *Evocação de Uma Viagem a Paris em 1820*, in 2.º Caderno de «O Primeiro de Janeiro», de 1 de Janeiro de 1966.

¹² Lembramos que a zona industrial destas louças se estende desde Cabanelas até Manhente, na margem direita. Na margem esquerda apenas se fabricam na Pousa.

¹³ Ainda hoje os moinhos da Afurada, para moagem do vidrado da louça e cereais, dão a esta passagem um certo movimento. (Ver J. Macedo Correia, *As Louças de Barcelos*, «Cadernos de Etnografia», n.º 4, Barcelos, 1965.)

¹⁴ Em cada uma destas freguesias existiu um mosteiro beneditino, todos fundados, segundo se diz, por S. Martinho de Dume. O de Vilar foi o primeiro que os loios tiveram no nosso País, e tão notável se tornou que foi igreja paroquial e cabeça de um couto que em 1697 compreendia 15 freguesias, todas da apresentação do reitor do Convento, nas quais tinha curas, apresentados e colados por ele. (Pinho Leal, *Portugal Antigo e Moderno*, vol. XI, Lisboa, 1886, p. 1220.) O de Manhente, fundado no ano de 600 (e reedificado pelos anos de 1250), em 1480 passou a abadia secular que era dos tais religiosos de Vilar de Frades. (Pinho Leal, *ob. cit.*, vol. V, Lisboa, 1875, p. 52.) O Mosteiro de Tibães foi fundado no século VI, no tempo do rei Teodomiro. (José Augusto Vieira, *O Minho Pittoresco*, t. II, Lisboa, 1886, p. 59.)

¹⁵ A última barca de Vilar — a Nini — desapareceu poucos anos antes da da Barca do Lago, levada por uma grande cheia do Cávado. Ainda hoje muita gente se recorda de a ver correr na corrente imperiosa das águas.

¹⁶ Foram preciosas as informações que nos deu João da Costa Vilas Boas, de 84 anos, que foi carpinteiro da Quinta do Convento de Vilar, onde trabalhou 50 anos. Informação recolhida em Dezembro de 1963, em Rio Covo Santa Eugénia, onde vive.

¹⁷ A referida reprodução é pertença das Ex.^{mas} Sr.^{as} Eiras, da Barca do Lago, actuais detentoras dos direitos dessa passagem.

¹⁸ Estes registos existem na 2.ª Secção (Braga) da «Direcção Hidráulica do Douro».

¹⁹ Dizemos «se supõe» porque nos registos citados não há anotação quanto ao tipo de embarcação.

²⁰ Estes elementos são dados segundo as unidades usadas pelo barqueiro. É importante notar que é esta a primeira barca que existe em Vilar com tais dimensões. As anteriores tinham de comprimento entre 34 a 36 palmos, por 9 de largura ao terço. Segundo informação de Francisco de Sá.

²¹ Este *barco* Dourado a que nos referimos já desapareceu; ao contrário do seu antecessor, o que lá agora existe possui proa levantada. Ver a fig. 13.

²² In *Nova Floresta*, t. II (Lisboa, 1759), C, 3, 1, p. 251.

²³ Este método de construção foi-nos ensinado por José Barbosa Fernandes, de apelido *o Zé Pindalho*, de S. Vicente de Areias, que embora sendo oleiro passa mais tempo no rio do que na fábrica.

²⁴ Nesta zona usam-se na pesca barcos precisamente do mesmo tipo que vemos nas passagens. São, no entanto, de dimensões muito mais reduzidas e não possuem remos. Os *Pindalhos* sòmente têm construído destes «barcos».

²⁵ O número de *gastalhos* utilizados na construção não é sempre o mesmo; depende das dimensões da embarcação. Para as barcas de passagem usam-se quase sempre quatro, situando-se o quarto entre o do *terço* e o da *ré*.

²⁶ Na Barca do Lago já se usou azeite de peixe na calafetagem. (Conde de Villas Boas, *ob. cit.*, p. 3.)

²⁷ In *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, s. v. «barca».

²⁸ O rio Cávado está considerado como um dos primitivos cursos fluviais da Península, pré-existente ao arranjo tectónico do maciço galaico-lusitano. (Paul Choffat, *Notícia sobre a Carta Hipso-métrica de Portugal*, Lisboa, 1907, p. 40.)

²⁹ Além de servido na margem direita pelas águas dos rios Cabril, Caldo, Homem e Prado, e na margem esquerda pelas do Rabagão, o rio Cávado tem ainda no carácter pluvioso da região outra grande fonte de reserva.

³⁰ O rio Cávado nasce na serra do Larouco (segunda elevação do País) a uma altitude de 1500 m.

³¹ A. M. do Amaral Ribeiro, *Noticia Descritiva da Muito Nobre e Antiga Villa de Barcellos*, 2.^a edição (Barcelos, 1867), p. 103.

³² A. Gomes Pereira, *Tradições Populares, Linguagem e Toponymia de Barcellos* (Esposende, 1915), p. 43.

³³ Em 1850 (?) era vulgar a presença do *batel* em Vilar: (...) *para nos ter prompto um pequeno barco, ou batel, como costumão chamar-lhe, e n'elle passaremos a Furada* (...). (Gaspar da Costa Pereira de Vilhena Coutinho, *ob. cit.*, fl. 147.)

³⁴ Informação colhida em Dezembro de 1963, em Rio Covo Santa Eugénia, Barcelos, onde reside. É casada com o já referido João da Costa Vilas Boas. Ver nota 16.

³⁵ Informação das Ex.^{mas} Sr.^{as} Eiras, já referidas.

³⁶ Informação do já referido Domingos Alves Balugães.

³⁷ Artigo 29 da «Tabela Geral» do *Imposto de Selo*.

³⁸ Informação que devemos ao nosso Amigo Ex.^{mo} Sr. Feliciano Lopes Gomes, que foi funcionário de finanças na Secção de Esposende.

³⁹ Artigo 31 do «Regulamento» do *Imposto de Selo*.

⁴⁰ As avenças pagas em 1965 na Secção de Finanças de Barcelos foram: 12\$00 (Vilar), 15\$00 (Afurada), 20\$00 (Quintão) e 55\$00 (Barco Dourado). Em 1964 a barca de S. Romão pagou 11\$00.

⁴¹ Ainda existia em 1886 tal padrão. (J. A. Vieira, *ob. cit.*, t. II, p. 192.)

⁴² J. A. Vieira, *ob. cit.*, t. II, p. 192.

⁴³ Conde de Villas Boas, *ob. cit.*, p. 2.

⁴⁴ Conde de Villas Boas, *ob. cit.*, p. 3.

⁴⁵ Carl Grimberg e Georges-H. Dumont, *Histoire universelle-I*, «Bibliothèque Marabout Université» (Verviers, 1963), pp. 117-118.

⁴⁶ O Conde de Villas Boas chamou-lhes: ...*símbolo de solidariedade humana, de colaboração para o bem comum...* (*ob. cit.*, p. 4).

⁴⁷ Ver nota 14.

⁴⁸ *Este couto foi feito por D. Affonso Henriques, estando no castello de Faria, em 1129.* (Pinho Leal, *ob. cit.*, vol. V, p. 52.)

⁴⁹ Pinho Leal, *ob. cit.*, vol. V, p. 52.

⁵⁰ Ver nota 14.

⁵¹ Pinho Leal, *ob. cit.*, vol. XI, p. 1226.

⁵² In *Portugal Económico Monumental e Artístico* (vol. I, p. 428) está uma fotografia do *barco* de Vilar, que foi ainda pertença dos Senhores da Quinta do Convento.

⁵³ Trata-se do já referido Francisco de Sá.

⁵⁴ Gaspar da Costa Pereira de Vilhena Coutinho, *ob. cit.*, fl. 156 v.

⁵⁵ Conde de Villas Boas, *ob. cit.*, p. 2.

⁵⁶ Conde de Villas Boas, *ob. cit.*, p. 2.

⁵⁷ Manuel Ayres Falcão Machado, *Esposende, Monografia do Concelho* (Esposende, 1951), p. 62.

⁵⁸ Francisco de Queiroz, *Cosme de Medicis em Viana do Castelo*, in «Arquivo do Alto Minho», vol. I, fasc. I, p. 7.

⁵⁹ Francisco Miranda Rodrigues, vulgarmente conhecido por Francisco *Dias*, barqueiro desde 1943. Segundo informação do Ex.^{mo} Sr. Feliciano Lopes Gomes, alcunharam este barqueiro de *Cachorro*; sendo assim, ai daquele que ouse chamá-lo por um asso-bio... jamais será atendido...

⁶⁰ «— e terás notado, (...) que neste rio, perto ou, junto de barca de passagem se encontraõ sempre moendas...» (Gaspar da Costa Pereira de Vilhena Coutinho, *ob. cit.*, fl. 141 v.)

⁶¹ Esta informação foi-nos dada em Março de 1964.

⁶² Informação de Joaquina dos Anjos, de Fornelos, detentora da licença para cobrar portagem.

⁶³ Entre as ruínas vêem-se os restos de um engenho que era para a preparação do linho. A passagem das Pedreiras está abandonada há uns 6 anos seguros. Segundo informação dada por Joaquina dos Anjos, em Março de 1964.

⁶⁴ Narração verbal do Ex.^{mo} Sr. Dr. Ascensão Correia.

⁶⁵ Isto foi-nos contado por Manuel José Macedo Gonçalves, filho do João António, em Dezembro de 1963. Hoje, os direitos da

passagem pertencem à mãe do Manuel José, Joaquina Ferreira de Macedo.

⁶⁶ Ver as seguintes obras: A. Gomes Pereira, *ob. cit.*, p. 304; A. M. do Amaral Ribeiro, *ob. cit.*, p. 3; Joaquim Leitão, *Barcellos. Guia Ilustrado*, Porto, 1908, p. 3, nota 1; *Portugal Económico Monumental e Artístico*, vol. I, p. 423; J. A. Vieira, *ob. cit.*, t. II, p. 117; J. Mancelos Sampaio e Augusto Soucasaux, *Barcelos. Resenha Histórica-Pitoresca-Artística* (Barcelos, 1927), p. 11; Domingos Joaquim Pereira (Abade do Louro), *Memoria Historica da Villa de Barcellos, Barcellinhos e Villa Nova de Famelicão* (Viana, 1867), p. 9; P. Antonio Carvalho da Costa, *Corografia Portuguesa*, 2.^a edição, Braga, 1868, t. I, p. 261; Teotónio da Fonseca, *ob. cit.*, vol. I, p. 141; Gaspar da Costa Pereira de Vilhena Coutinho, *ob. cit.*, fl. 141 v.

⁶⁷ Ver as obras citadas na nota anterior.

⁶⁸ A. M. do Amaral Ribeiro, *ob. cit.*, p. 105.

⁶⁹ J. Mancelos Sampaio e Augusto Soucasaux, *ob. cit.*, p. 11. Igualmente Rodrigo Mendes da Silva (J. A. Vieira, *ob. cit.*, vol. II, p. 117) atribui aos cartagineses a origem de Barcelos.

⁷⁰ J. A. Vieira, *ob. cit.*, t. II, p. 117. *Portugal Económico Monumental e Artístico*, vol. I, p. 422.

⁷¹ Como se sabe, esta lenda está generalizada por todo o País. Lembramo-nos, por exemplo, ser conhecida em: Darque, Viana do Castelo (Manuel de Boaventura, *Novos Contos do Minho*, edições «Panorama», p. 65), em Oliveira de Azeméis, e no Faial, Açores (informação do Ex.^{mo} Sr. Feliciano Lopes Gomes).

⁷² Manuel Pinheiro Ferreira, de 42 anos, sacristão da igreja do Convento de Vilar.

⁷³ Informação da mulher do barqueiro de Quintão.

⁷⁴ Quintão é um lugar da freguesia de S. Romão da Ucha, Barcelos.

⁷⁵ Informação de Manuel José Macedo Gonçalves, já referido.

⁷⁶ Informação de Domingos Alves Balugães, já referido.

⁷⁷ Esta lenda foi-nos contada pela primeira vez pelo Ex.^{mo} Sr. Feliciano Lopes Gomes.

G L O S S Á R I O

- Alavancas** — Peças de madeira para fazer erguer e baixar as *rampas*, na barca de carga, funcionando, efectivamente, como alavanca (interfixa).
- Alçapão** — Abertura quadrangular situada ao centro da barca de carga, e que dava entrada para o *porão*.
- Assentos** — Tábuas (estreitas e compridas) pregadas nas testas das *costaneiras* e que servem de assento (?) aos passageiros.
- Barca** — Nome dado à extinta embarcação, destinada sòmente à travessia de carros e cargas grandes.
- Barco** — Designação dada à pequena embarcação, sòmente destinada à travessia de pessoas e suas bagagens.
- Barqueiro** — Para as populações locais barqueiro não é sempre aquele que dirige o barco: é, outras vezes, sòmente o titular da embarcação. — *Esta não é a barqueira, é a filha da barqueira...*
- Barrotes** — Pontaletes que assentavam nas *cavernas* e aguentavam as travessas transversais onde eram pregadas as tábuas que formavam o estrado (*chão*).
- Bordo** — O mesmo que *assentos* (Areias de S. Vicente).
- Bordões** — Tábua estreita que rodeia todo o barco, situada na parte superior exterior dos lados e da ré, no *barco*.
- Cadilha** — Peça de madeira formada de duas ou três partes, conforme as dimensões da embarcação, e que constituía cada uma das costelas do esqueleto da mesma. O seu corte é feito por um molde.
- Calafetagem** — Acto ou efeito de calafetar as fendas, a fim de impedir a entrada da água.
- Capeados** — O mesmo que *assentos*.
- Caverna** — O mesmo que *cadilha*.
- Cavernado** — Conjunto das *cavernas* duma embarcação. Cavername.
- Cavilha** — Prego de madeira cilíndrico, destinado à fixação das tábuas do *fundo* às *cavernas*.
- Chão** — Peça de madeira pregada sob os *capeados*, onde os remos trabalham.
- Chão** — Estrado onde circulavam os carros e os animais, na barca de carga.
- Costaneiras** — Nome dado aos lados do *barco*.
- Cunha** — Pequena peça de madeira que entra na ranhura da *cavilha* para melhor a apertar.
- Estopão** — Estopa por cardar.

- Faixas** — O mesmo que *bordões*.
- Falso** — Espaço compreendido entre o estrado (*chão*) e o *fundo*, na barca de carga.
- Fundo** — Conjunto de tabuado que forma a parte inferior da embarcação.
- Gastalhos** — Peças (de castanho) do estaleiro, onde se estrutura o *barco* de passageiros.
- Grades** — Guarda de protecção lateral, na barca de carga. Ou eram de pinho (caso geral) ou de sobreiro (caso da de Vilar).
- Grafetadeira** — Peça de ferro ou madeira utilizada na *calafetagem* e que se assemelha à «talhadeira» de pedreiro (Areias de S. Vicente).
- Grafetagem** — O mesmo que *calafetagem*.
- Lémio** — Haste, com contorno geralmente trabalhado, situada na *tábua do lémio* do *barco* de passageiros, para servir de fulcro à *vara* quando esta funciona como leme.
- Mecha** — Torcida de *estopão* embebida em sebo, para a calafetagem.
- Porão** — O mesmo que *falso*.
- Proa** — Peça que forma a parte dianteira do *barco* de passageiros.
- Questão** — Nome dado à *caverna* que está situada ao terço (Prado).
- Rampas** — Pranchas de acesso à barca de carga, situadas nos topos da embarcação e formadas por um conjunto de tábuas.
- Ré** — Nome dado à popa do *barco* de passageiros.
- Resguarda** — O mesmo que *grades*.
- Risco** — Desenho do contorno do *barco*, feito sobre o tabuado que vai constituir o *fundo* quando ainda nos *gastalhos*.
- Soalho** — O mesmo que *chão*.
- Tábua** — Tábua comprida e relativamente larga pousada sobre as cavernas ao comprimento do *barco*, destinada a facilitar a circulação dos passageiros e para apoio da carga que exige cuidado.
- Tábua da traseira** — O mesmo que *ré*.
- Tábua do lémio** — Peça rectangular assente sobre as testas dos *lados* e da popa da embarcação, em cujo centro há um orifício para dar passagem ao *lémio*, no *barco* de passageiros.
- Terço** — Terça parte da embarcação a contar da *proa* para a *ré*. Aqui se situam normalmente as remadoiras (*barco* de passageiros).
- Testeira** — Peça vertical situada em cada um dos topos da barca de carga.
- Torcida** — O mesmo que *mecha*.
- Vara** — Pau comprido e fino de eucalipto ou pinho, utilizado na propulsão da embarcação.
- Varais** — O mesmo que *grades* e *resguarda*.

B I B L I O G R A F I A

A. Gomes Pereira, *Tradições Populares, Linguagem e Toponymia de Barcellos*, Esposende, 1915.

A. M. do Amaral Ribeiro, *Noticia Descritiva da Muito Nobre e Antiga Villa de Barcellos*, Barcelos, 1867.

Augusto Soucasaux, *Figuras, Tipos e Coisas* (Barcelos, 1956/57).

Carl Grimberg e Georges-H. Dumont, *Histoire universelle — I*, «Bibliothèque Marabout Université», Verviers, 1963.

Conde de Villas Boas, *A Barca do Lago*, separata de «Douro Litoral», n.º 5, 3.ª série, Porto, 1949.

Domingos Joaquim Pereira (Abade do Louro), *Memoria Historica da Villa de Barcellos, Barcellinhos e Villa Nova de Famelição*, Viana, 1867.

Francisco de Queiroz, *Cosme de Medicis em Viana do Castelo*, in «Arquivo do Alto Minho», vol. I, fasc. I.

Gaspar da Costa Pereira de Vilhena Coutinho, *Alguns dias de viagem ou Um passeio de 2 amigos pelas margens do Cavado. Em 185a*, ms., s. l., MDCCCXL (ou 1850?).

Joaquim Leitão, *Barcellos. Guia Illustrado*, Porto, 1908.

J. Mancelos Sampaio e Augusto Soucasaux, *Barcelos. Resenha Histórica-Pitoresca-Artística*, Barcelos, 1927.

José Augusto Vieira, *O Minho Pittoresco*, Lisboa 1886.

Manuel Ayres Falcão Machado, *Esposende, Monografia do Concelho*, Esposende, 1951.

Manuel Bernardes, *Nova Floresta*, Lisboa, 1759, t. II.

Manuel de Boaventura, *Zé do Telhado no Minho*, Barcelos 1960; *Novos Contos do Minho*, edições «Panorama».

P. Antonio Carvalho da Costa, *Corografia Portuguesa*, Braga, 1868.

Paul Choffat, *Notícia sobre a Carta Hipsométrica de Portugal*, Lisboa 1907.

Pinho Leal, *Portugal Antigo e Moderno*, vol. V (Lisboa, 1875) e vol. XI (Lisboa, 1886).

Teotónio da Fonseca, *O Concelho de Barcelos Aquém e Além-Cávado*, Barcelos, 1948.

Constituições Synodales do Arcebispado de Braga, Ordenadas no anno de 1639 (Lx.^a, 1697).

Cõstituições sinodales do bispado do Porto... (s. l., 1541).

Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira.

Portugal Económico Monumental e Artístico.

CADERNOS DE ETNOGRAFIA

OS NÚMEROS ASSINALADOS COM UM ASTRISCO DEVEM CONSIDERAR-SE ESGOTADOS

PUBLICADOS:

- 1* Museu Nacional e Museus Regionais de Etnografia, *pelo Prof. Doutor Jorge Dias.*
- 2 Ritos de Passagem (Entre o Airó e o Cávado), *por F. Lopes Gomes.*
- 3 Princípios Basilares das Ciências Etnológicas, *pelo Dr. Ernesto Veiga de Oliveira.*
- 4 As Louças de Barcelos, *por João Macedo Correia.*
- 5 As Barcas de Passagem do Cávado, a Jusante de Prado, *por Adélio Marinho de Macedo e José António Figueiredo.*

A PUBLICAR:

- 6 Curiosas Informações Sobre os Usos e Costumes nas Margens do Cávado, em 1850, Contidas num Ms. Inédito de Gaspar da Costa Pereira de Vilhena Coutinho, *compiladas e anotadas por Clotilde Cunha Leitão.*
- 7 As Olarias de Prado, *por Rocha Peixoto.*
- A Tecelagem Caseira em Roriz, *por Manuela Fernandes Simões.*
- Ex-votos do Santuário de Nossa Senhora Aparecida de Balugães, *pelo Dr. Carlos Lopes*
- Figurado de Barcelos. Sobre um Dito Atr Dom Frei Bartolomeu dos Mártires, *por Lapa Carneiro.*

biblioteca
municipal
barcelos



61403

As barcas de passagem do
Cávado, a jusante de Prado