

ESPECIFICIDADES DOS ARREIOS DE TRANSPORTE ANIMAL NO ALGARVE (E ALENTEJO)

João Pedro Dias Magalhães Silva

Arquiteto

Introdução

Tem esta introdução por objectivo definir o âmbito do que vem exposto no presente artigo e tratar, de forma concisa, os contornos do tema.

Quem conhecer o Algarve, quem o visitou ou por ele viajou, não pode deixar de ter encontrado, sobretudo nas suas estradas rurais ou eixos secundários, uma carroça de cores garridas, puxada por um muar ou um burro guiados por um indivíduo de tez morena, com um chapéu de cor escura ou de palha na cabeça. Se for conduzido o conjunto por uma figura feminina, o mais provável é que tenha na cabeça um lenço e sobre ele também um chapéu de palha de cor clara. E se estivermos num dia quente é também provável que este conjunto seja completado por uma sombrinha de cor variada a tornar ainda mais garrido o conjunto. E é garrido não só pelas cores vivas do veículo mas pela decoração mais ou menos profusa dos arreios que, não só em dia de festa, mas no trabalho quotidiano, têm presença certa na *atrelagem típica do Algarve, sobre a qual nos pretendemos debruçar agora.*

Sendo uma atrelagem animal de âmbito tradicional, ela pertence por definição ao meio rural, dos sítios, lugares e aldeias da paisagem algarvia, própria de vias rurais e muitas vezes não alcatroadas da costa, barrocal ou da serra, cujo aparecimento aos olhos dos leigos e visitantes se faz mais rara nos dias de hoje. Ameaçada pela mecanização da agricultura desde o século passado, importa conhecê-la e familiarizarmo-nos com ela, antes que desapareça de todo da nossa vista, ela e os veículos com que é praticada, bem como as alfaias rurais e arreios respectivos. De tão comuns que eram em tempos passados, não havendo quem os construa, use, mantenha e restaure, desaparecerão provavelmente abandonados nalgum velho

armazém em ruínas, sob um manto de pó e à mercê da rataria gulosa que os vai desfazendo para aconchegar o seu ninho.

Esta é geralmente uma atrelagem rural e utilitária, praticada com veículos de duas rodas, de dois varais e com uma arcada em "U" invertido, fixa ao extremo dos varais que funciona como jugo singular, o qual encaixa num molim almofadado, que, na base do pescoço do animal, é a peça que dá, através dos varais, a direcção e a transmissão da força de tracção ao conjunto. Este tipo de puxo, utilizado no transporte e nos trabalhos agrícolas, tem a característica de ser praticado ao sul do Tejo, sobretudo no Alentejo e no Algarve, e tem a particularidade de ser o único, para gado equino, que é tipicamente português no panorama da atrelagem tradicional do nosso país.

Não devemos esquecer que, na atrelagem, se devem olhar e conhecer os animais, os veículos e os arreios utilizados, pelo que sobre estes temas focaremos, de seguida, a nossa atenção.



Carroças algarvias

1. O Algarve: território e vias de circulação

Não será necessário referir que, sem estradas ou vias de comunicação, não pode haver atrelagem. Do Cabo de S. Vicente, em Sagres, até Vila Real de S. António, a costa algarvia dispõe de inúmeros portos que recebem navios de maior ou menor calado e que proporcionaram condições para que, tanto a importação como a exportação de produtos e as trocas entre os portos algarvios, se fizessem principalmente pelo mar, antes do aparecimento do comboio. Este meio de transporte só chegou a Faro no final do século XIX e, só em 1906, chegou a Vila Real de S. António. Também o transporte fluvial pelo Guadiana até Mértola, era um dos principais acessos de bens e pessoas até ao baixo Alentejo. De Mértola seguia-se depois por via terrestre até Beja que assim ficava ligada, para transporte de bens e pessoas com Lisboa e o resto da costa, incluindo a costa algarvia.

Mas importa lembrar que, se o comércio por grosso tinha a via marítima ou fluvial como principal meio de transporte, a circulação de bens e pessoas de e para os portos (que foram os principais locais para a fixação urbana das populações, à excepção das cidades de Silves e Loulé, que se situavam mais para o interior) era feita a dorso de animais ou de atrelagem, contando com o seu esforço. Aliás, Silves antigamente era servida por transporte fluvial de pequeno calado, que utilizava o rio Arade como acesso e que lentamente deixou de funcionar com o assoreamento progressivo daquele rio. Antes da existência do caminho de ferro, a atrelagem animal teve um papel importante no serviço e no acesso aos portos.

Também no transporte através do caminho de ferro a atrelagem era complementar, pois tornava-se necessário levar e trazer bens e pessoas de, e para, as estações ferroviárias que se situavam principalmente ao longo da costa. Assim, antes da mecanização dos transportes, a importância da atrelagem como meio principal ou complementar de transporte tinha a máxima importância, sobretudo no litoral, já que em certas regiões e trajectos, mais para o interior, a sua utilização era condicionada pela natureza do terreno.

Todo o estudo efetuado aponta para que o meio de puxo tradicional - por molim e jugo (que é o tema primordial desta comunicação), é a modalidade predominante, se bem que não tenha sido possível quantificá-la percentualmente (em número de carros, quantidades de carga ou pessoas transportadas).

Recordemos o que diz João B. Silva Lopes na sua "Corografia,... do Reino do Algarve" (página 75): "*As estradas do Algarve são menos más na beira*

mar, no barrocal porém peiores (sic) e na serra péssimas". Acrescenta que: "só admite carretas o caminho que sahe (sic) de S. Bartolomeu de Messines para Este e Oeste", e, mais adiante, "As comunicações com o Além Tejo (sic) pelos pontos da serra já mencionados são quasi intransponíveis".

Se Silva Lopes escreveu isto no final dos anos 30 do século XIX, Joaquim Romero Magalhães, no seu estudo sobre o "Algarve Económico durante o Século XVI", refere que já nessa época eram os almocreves, com o transporte de mercadorias ao dorso de besta (em geral muares ou burros), que faziam as ligações de bens e mercadorias entre o Algarve e o Alentejo (e o resto do país por via terrestre). E acrescenta: "Não se trata, porém, de vias pavimentadas, de verdadeiras estradas"... "Por isso nestes caminhos, mas e em terreno acidentado, não circulam carros mas apenas cavalos, facas (cavalos de trabalho, geralmente pequenos e de pouca valia) e sobretudo muares" diz, citando uma obra de D. Jerónimo Ozório "Da vida e feitos de El - Rei D. Manuel". Estes faziam o transporte de mercadoria e pessoas, e cruzavam pelo menos mensalmente a serra em busca de trigo, levando frutas, vinho, vinagre e pescado ao Alentejo (nomeadamente até Campo de Ourique). Joaquim Romero Magalhães cita autores da época que referem a insegurança provocada por malfeitores e bandoleiros que se aproveitam dos ermos e "assaltam os passantes".

Refere ainda que: "O dinheiro das almadravas, que, da feitoria de Lagos, se traz a Lisboa numa besta, vem guardado por 4 homens até passar a serra". Estas dificuldades encareciam os fretes e nomeadamente o trigo, de que o Algarve era carente, sendo sempre mais caro o que chegava por esta via do que aquele que vinha por via marítima.

A estrada mais utilizada pela atrelagem era aquela que, paralelamente à costa, ligava as povoações do litoral sem encontrar terrenos particularmente acidentados, como acontecia no interior. Também uma via que, paralela a esta, ligava Lagos e Portimão a Silves, seguindo por Loulé e, S. Brás de Alportel, até Tavira (por S. Catarina da Fonte do Bispo) era uma alternativa que evitava os acidentados percursos da serra e dos seus contrafortes.

Mas faltavam pontes e os carros eram obrigados a cruzar as linhas de água em vaus incómodos e barcas de atravessamento sujeitas ao regime inconstante das chuvas. No Algarve não se usava tanto o cavalo para transportes ao dorso, mas antes os muares e os burros. Eram engatados aos veículos e utilizados como animais de transporte para ir à aldeia, ao mercado ou à feira, ou nas fainas agrícolas que ora exigiam atrelagem ou puxo. Tanto num caso como no outro, nos séculos XVIII, XIX e XX era predominante o uso do molim e os veículos e alfaias adaptados ao seu uso.

Da informação recolhida se conclui que o Algarve não seria auto suficiente na produção de muares, e agricultores havia que compravam os seus animais no Alentejo (na Feira de Castro Verde, por exemplo) e aproveitavam a viagem para adquirir animais adicionais que depois comercializavam à volta, nas suas terras de origem.



Carroça com palha; ajulejo da estação de Montemor o Novo

2. Os animais: cavalos, muares e asininos



Carro de água

"Em algumas destas vielas é forçoso passar de esquelha, sempre com o alho no chão, não se vá resvalar nas pedras limosas da vasa. Os carros de aguadeiro, sorte de longa e pesada padiola, montada sobre duas rodas baixas, com cacifos para assento das bilhas e uma boleia ao alto onde se empoleira o agareno de carapuça até às orelhas, vão tropeçando, puxados por um jericó lanzudo ou um macho anão, a um de frente."¹⁾

Estas palavras, de vivo colorido e recorte literário, são de Raul Proença (ou de um dos seus colaboradores) foram publicadas pela primeira vez em 1927 e constam do 2º Volume do Guia de Portugal. Em poucas frases nos pintam um carro típico de uma cena algarvia e os animais que o puxam, mencionando o muar e o burro como alternativa de igual popularidade. A cena descrita refere-se a Olhão, mas podia ser de qualquer urbe ou lugarejo algarvio onde o serviço dos aguadeiros era necessário face às condições arcaicas da distribuição de água potável no Portugal da primeira metade do século passado. A imagem do carro de água é bem ilustrativa - um veículo puxado por um muar e que utiliza o arreio tradicional, de molim e carro singular com a canga apropriada.

2.1. O cavalo

Em quantidade e de igual difusão pelo território algarvio, burros e muarres são desde há séculos os equídeos mais utilizados, não só para a atrelagem mas também para o transporte, a dorso, de pessoas e mercadorias.

Mas e então o cavalo? Vale a pena recordar que a Península Ibérica é, desde tempos imemoriais, um local de origem, e de criação de raças cavallares. Desde o cavalo céltico, que deu origem aos garranos do norte e às raças de montanha (garrano português e da Galiza), o asturcon (das Astúrias), o potok (do País Basco, por exemplo), aos equídeos mais abundantes nas margens e pastagens ligadas às bacias do Tejo, do Sado, do Guadiana e do Guadalquivir, que desde a ocupação cartaginesa do litoral sul da Península Ibérica, deram origem ao cavalo Ibérico. A sua qualidade e quantidade eram proverbiais e são inúmeras as citações latinas nesse sentido. Temos notícia (e vestígios arqueológicos) de hipódromos em Olisipo (Lisboa), Miróbriga (junto a Santiago do Cacém) e em Balsa (situada junto a Tavira).

A fama dos cavalos ibéricos nos circos do mundo romano, rivalizava com os melhores exemplares oriundos de todo o império, onde os mais

1 | Guia de Portugal II: "Estremadura, Alentejo, Algarve", página 246/47, 1ª edição 1927; (vide Bibliografia)

considerados eram também os do Norte de África, e os Trácios, e com eles disputava a primazia entre as facções rivais que os criavam onde os pastos e a habilidade dos naturais proporcionava a reprodução, treino e selecção dos melhores exemplares. Esta selecção culminava na apresentação de conjuntos no Circo Máximo, em Roma, onde só os melhores entre os melhores eram apresentados, e os seus nomes eram conhecidos como hoje são os dos desportistas de topo.

A romanização trouxe uma fanática adesão ao desporto das competições de atrelagem e terá contribuído para que no Sul de Portugal e no Algarve em particular fosse dedicada uma boa porção dos pastos para o elevado número de animais disponíveis para a competição (que geralmente competiam em carros para 2 e 4 animais) e pudesse justificar a existência de um local para corridas.

A decadência do Império romano, as alterações climáticas que terão trazido menos pluviosidade ao Sul de Península Ibérica e ao Norte de África (depois do Século III) e as invasões bárbaras, terão influenciado quantitativa e qualitativamente o valor do efectivo cavalar no nosso território. Com a ocupação muçulmana, a considerar igualmente a influência do sangue oriental. O tipo berbere, comum no que hoje é a Argélia e Marrocos, é também muito parecido e terá raízes comuns com o cavalo que deu origem ao Puro Sangue Lusitano e ao Puro Sangue Espanhol da actualidade.

Sendo a base da cavalaria militar medieval, o cavalo sempre foi um animal apreciado e muito estimado como símbolo de "status". De grau de exigência elevado para criar, treinar e manter, nos períodos de menor exigência bélicas era substituído pelos muares, mais rústicos, menos exigentes em alimentação e cujo custo/benefício era tão tentador que uma mula frequentemente valia mais 50% do que um cavalo. Os reis e os chefes militares, em Portugal, como em muitos outros países, muito legislaram e pressionaram a fidalguia e a nobreza local para disporem de montadas e éguas "fantis", para um efectivo cavalar disponível sempre que as forças de cavalaria fossem chamadas às suas importantes funções militares. Com a conquista do Algarve por D. Afonso III também são notórias essas pressões, até porque era terra de fronteira. Castro Marim foi entregue aos freires de Cristo para que estes cavaleiros garantissem a segurança e o domínio do território algarvio mais cerca da fronteira com os rivais muçulmanos e castelhanos.

Para além das funções militares cujas exigências em cavalaria não permitiam desprezar completamente a produção cavalar, esta não poderia simplesmente desaparecer, dado que para a produção de muares é preciso

ter éguas e quanto melhores, melhor será o produto do seu cruzamento.

A costa algarvia, mais do que qualquer outro troço da costa portuguesa, durante séculos foi assolada por salteadores e piratas do norte de África que apresavam pessoas e pilhavam bens e produtos agrícolas. Contra este perigo eram construídas torres de atalaia e organizadas rondas montadas que vigiavam a costa e davam o rebate logo que se avistava uma vela suspeita no horizonte. Estes destacamentos de vizinhança, montados, forças das milícias, de ordenança, ou de socorro, eram pagos pelas municipalidades do litoral. Quando dos ataques do duque de Essex e de Francis Drake (em finais do século XVI) a cavalaria desempenhou, segundo ficou escrito, papel relevante nas operações de reacção às incursões inimigas.

Já nos registos oficiais do recenseamento animal do Distrito de Faro²⁾ existe uma pequena regressão no efectivo cavalar, passando de 2.114 exemplares em 1852, para 1.969 exemplares em 1870.

Infelizmente a sua qualidade devia deixar muito a desejar; em "A Raça Equina em Portugal"³⁾, o autor, o Tenente A. E. Victória Pereira, faz uma apreciação do efectivo cavalar de distrito em distrito, e refere:

"Faro; Não possui este distrito raça especial, e é aonde (sic) a criação está o mais descuidada possível, sendo por isso das mais ordinárias do país. Os animais são em geral de marca pequena, peito estreito, pescoço delgado, membros fracos, desproporcionados, pouco musculosos, cascos maus, e pelagem grosseira.

Verdadeira *villanagem hypica*, segundo a phrase (sic) d'um ilustre e distinto intendente de pecuária."

Difícilmente seria pior a avaliação do "nosso" tenente Pereira e sabemos bem que "intendente de pecuária" se tratava quanto à "villanagem hypica" citada. Basta abrir a página 104 do Boletim Pecuário de 1983, do trabalho do Dr. José Monteiro⁴⁾. O quadro do efectivo cavalar considerado refere-se ao ano de 1983, em percentagens:

- cavalos de tipo Ibérico (Lusitanos e Espanhol): 60%;
- cavalos árabes ou seus derivados: 5%;
- garranos ou agarranados: 5%;
- indeterminados: 20%;

2 | Ver Quadro da página 116 da obra: "Livre Comércio e Desenvolvimento Económico: Portugal na 2ª metade do Século XIX"; (ver Bibliografia)

3 | "A Raça Equina em Portugal", página 16; (ver Bibliografia)

4 | Ver Bibliografia: página 104, quadro com a apresentação do efectivo cavalar do Continente, in "O Cavalo Lusitano _ Contributo para o seu estudo"

E seguidamente, precisa: "São considerados indeterminados, os animais com características étnicas indefinidas, produto de cruzamentos os mais promíscuos e a que Bernardo Lima chamou *villanagem hípica*."⁵

Estas afirmações do tenente Pereira referem-se ao século XIX. Hoje talvez mudasse um pouco de opinião pois o efectivo da província terá com certeza um efetivo que conta igualmente com bons cavalos de desporto, de passeio ou até de atrelagem desportiva.⁶

2.2. Muares e asnos

São os muares e os asnos (em força animal) a matriz principal da atrelagem algarvia, nomeadamente a que vemos com o arreo de tracção tradicional de molim e de veículo com canga adaptada a este puxo (em singular ou em parelha).

Como a domesticação do cavalo e do burro são tidas pelos arqueólogos e os especialistas nestas matérias como fenómenos simultâneos, podemos deduzir que a criação, ensino e utilização dos muares acompanha, ao longo da história, a evolução dos outros equídeos ao serviço do homem. Sem nos alargarmos em perspectivas históricas, é relevante recordar a utilização dos muares pelos vários impérios do médio oriente, e mesmo a civilização grega teve por eles singular apreço. Tanto assim que anos houve em que as olimpíadas, tradicionalmente realizadas na Grécia todos os 4 anos, incluíam corridas com carros de tracção por mulas. Afirmam alguns autores que a introdução desta modalidade tinha como intenção satisfazer a popularidade dos muares nas colónias gregas do Sul de Itália, da Sicília e outras do Mediterrâneo, onde a produção de muares era de qualidade e valiosa para exportação.

Nas Legiões romanas, cada 8 homens (manípulo) dispunha de uma mula de carga, e cada centúria e cohorte tinha os seus muares para carga e puxo de carros de transporte de *impedimenta* (carga e máquinas de guerra).

5 | Bernardo Silvestre Lima escreveu a obra "Equinos", que o Dr. José Monteiro inclui na Bibliografia consultada da sua obra atrás citada.

6 | Recordemos que, no quadro da atrelagem nacional e inscrito como membro da Associação Portuguesa de Atrelagem está em actividade, desde há anos, o "Clube de Atrelagem do Algarve", cujos sócios são donos de animais com maior qualidade (alguns foram até campeões) do que a atrelagem de cariz rural existente no século XIX.

As estradas romanas do Algarve, cujos vestígios ainda hoje são testemunho da civilização de Roma nesta província, são prova da importância das comunicações terrestres e do transporte de gente e mercadorias, quer ao dorso dos animais, quer em veículos de tracção animal. Assim, se poderá afirmar que a presença útil de burros (que os romanos designavam por "*equus africanus*") e de muares, têm muito mais de 2000 anos na região. E as raças de animais de tiro foram-se adaptando às condições edafo-climáticas do Sul do nosso país.

Falámos já das raças de cavalos, mas sendo os muares fruto de cruzamento, que tipo de raças assininas terão contribuído para o efectivo existente? Em território nacional existe apenas uma raça autóctone reconhecida - o burro de Miranda (protegido por uma associação de criadores que cuida da sua genealogia e divulgação). De pêlo farto, adaptado às baixas temperaturas invernais do planalto mirandês, e de estatura avantajada, é bem diferente do burro que encontramos no Algarve. Este é em geral mais pequeno e de pêlo curto, resultado de cruzamentos variados dos exemplares disponíveis, numa terra de pastos magros, clima de verões longos e agricultura pobre, sobretudo na serra e no barrocal.

Não é de estranhar que alguns criadores mais exigentes, tenham tentado melhorar os seus efectivos, quer comprando exemplares de maior porte em mercados e feiras, quer importando ou adquirindo burros padreadores para reprodução ou cruzamento. De Espanha, onde são reconhecidas 4 raças assininas de características bem definidas⁷⁾, a mais usada no Algarve e no Alentejo era a do Asno Andaluz, sobretudo para a produção de muares robustos e de boa envergadura, para transporte e trabalhos de lavoura. Os burros padreadores de qualidade, antes dos efeitos da mecanização da agricultura, atingiam facilmente, entre nós, um preço até superior ao de muitos cavalos ganhões de boa raça.

No Distrito de Faro, o efectivo de gado muar aumentou ligeiramente de 5263 para 5730 animais de 1852 a 1870. Curiosamente, durante o mesmo período de tempo, o gado asinino diminuiu, de 13 056 para 12 475⁸⁾.

7 | Ver: Capítulo sobre "*Las Razas Asnales*", incluso em "*La Cría Caballar en España*" (ver bibliografía); Des-
tás refere-se a "Raça Catalã"; "O Asno Mellorquim" (idêntico ao asno catalão); o Asno Zamorano -
Leonés; e o Asno Andaluz. Este último, considerado como raça melhoradora mesmo em Espanha
(pelo seu porte, robustez e rusticidade), tinha a sua área de influência na província de Jaén era
muito escolhido para a produção multateira das regiões de La Mancha e Estremadura.

8 | Quadros incluso na página 117 do "Livro Câmbio e Desenvolvimento Económico", de Miriam
Halpern Pereira (ver Bibliografía).

Na obra de Carminda Cavaco, "O Algarve Oriental" a autora afirma:

"Depois da segunda guerra, a exploração pecuária sempre continuou sem mutações notáveis. Persistem os mesmos gados de trabalho: muares, assininos e bovinos". As lavouras fazem-se com juntas, "conjugando muares, assininos e bovinos (ou combinações dos diversos tipos de animal)": "Muares e burros asseguram também as cargas por veredas bem difíceis."

Na lavoura e trabalhos agrícolas, o puxo faz-se também com a utilização de um molim, ou 2 (um para cada animal).

Em média, cada manifestante⁽⁹⁾ possuía, em 1955, 1 a 2 muares e 1 a 2 burros. Passados 65 anos, o número de efectivos diminuiu consideravelmente e a tendência será eventualmente para o seu desaparecimento, o que releva a importância de recolher agora os elementos (em carros e arreios) que ainda testemunham as actividades de que estes equinos são protagonistas.

3. Os veículos

São muitos e variados os veículos hipomóveis que usam o puxo tradicional com o molim e respetivos arreios. Conforme referido, esta modalidade não é completamente exclusiva da região algarvia, verificando-se o seu uso em todo o Alentejo⁽¹⁰⁾ e Algarve. Este tipo de veículos, mais leves ou mais pesados, são geralmente de 2 rodas e não conhecemos nenhum exemplo de veículo de 4 rodas que esteja adaptado ao puxo por molim (salvo os que são puxados por parelha).

Tanto no Alentejo como no Algarve, temos veículos para um só animal e para parelha, dispondo portanto de uma lança, ou timão, que está preso a uma canga dupla. Esta está ligada por um sistema de canzis e correame idêntico ao utilizado nos veículos de um só animal.

O uso da parelha está também muito ligado ao trabalho agrícola, sendo bastante usado em veículos mais pesados, ou de maior carga. Determinados carros de canudo, ou churriões (comuns no Alentejo e no Algarve), são bastante pesados e carecem de uma parelha de forte capacidade, sendo por vezes engatados bois (ou vacas) para este uso⁽¹¹⁾. Nas

9 | Ver página 90 do Volume 1 "Algarve Oriental" (ver Bibliografia) Ou seja, cada agricultor que fez declarações e participou no censo então realizado em 1955.

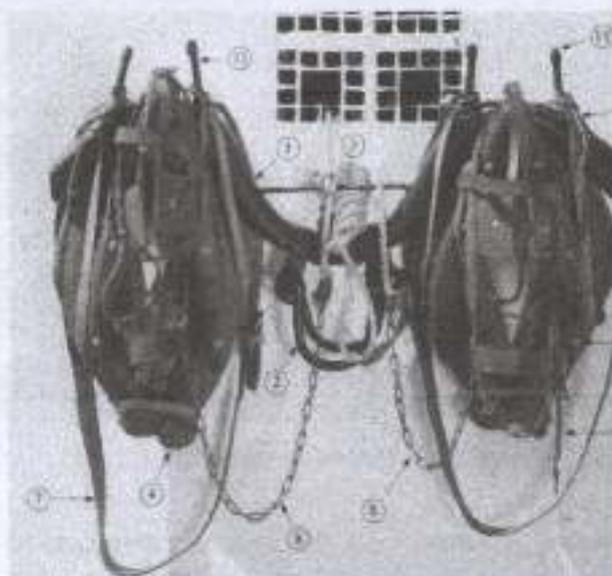
10 | Ver imagem dos "Romeiros de Vila Boim", que ainda hoje acarinham o uso de carros de canudo nas suas deslocações e romarias no norte do Alentejo.

11 | Ver foto da página 69 de "Beja; Roteiros Republicanos" (ver Bibliografia).

cangas de madeira, para bois, os canzís são do mesmo material (e não metálicos como nos veículos singulares).



Carro de canudo dos Romeiros de Vila Boim



Canga dupla e aprestos

Este tipo de atrelagem tradicional, tão pitoresca e colorida, tem tido representações notáveis e significativas. Disso é exemplo a imagem de dois carros, com puxo por molim, representados numa colecção de selos dos

C.T.T., onde dos seis selos diferentes que a constituem, dois são do tipo sobre o qual nos debruçamos. O já mencionado “carro de canudo”, e um “carro de água” (Monchique), do qual tivemos oportunidade de falar quando citámos o “Guia de Portugal” em anterior capítulo.

Na realidade, ambos os tipos de veículo são comuns ao Alentejo e ao Algarve. Encontrámos uma foto de 1906 de um carro de água em Beja¹², veículo comum até aos anos Vinte.



Selos com carros rurais portugueses; CTT, 1979



Cabecão e molim tradicionais

Aliás, os carros de água perduraram no Alentejo e no Algarve enquanto o abastecimento de água não foi efectuado por canalização em rede o que, como se sabe, foi uma conquista lenta da urbanização em Portugal.

Os veículos adequados à modalidade de atrelagem aqui tratada têm como característica essencial o terem apenas 2 rodas, e serem munidos de

12 | Ver foto da página 69 de “Beja; Roteiros Republicanos” (ver Bibliografia).

uma canga em forma de "U" invertido unida perpendicularmente ao topo dos varais. Esta peça é depois adaptada ao molim, previamente colocado no pescoço do animal (cavalo, burro ou, mais comumente, um mular), encaixando na depressão concava à qual se ajusta pelos canzís, duas peças metálicas que, enfiadas na canga, dão firmeza à tracção, necessária para a deslocação do veículo.

Conforme se pode observar nas ilustrações, a canga está fixa ao molim por uma ou duas cilhas compridas, que passando sob as axilas do animal, sobem em ambos os lados e se vão ajustar ao molim, consolidando todo o conjunto. Estas cilhas, são neste arreio, designadas como barrigueiras. A arcada da canga está igualmente fixada por uma peça metálica que a liga aos varais (uma em cada lado), peça essa que, colocada a 45 graus entre a canga e os varais, desenha um triângulo quase equilátero com a canga e os varais citados.

Esta modalidade de puxo tem a vantagem de deixar livre o resto do corpo do animal, com poupança de correame ou arreios adicionais. Uma desvantagem deste sistema é que, não dispondo de retranca, para travagens e descidas, o peso do veículo e da sua carga exercem um esforço acrescido nas cilhas ou barrigueiras forçadas a desempenhar o papel principal na travagem do conjunto.

Os veículos estão geralmente providos de um travão (com calces que actuam nas 2 rodas) mas só com o veículo parado é costume accionar este meio (que se designa como "travão de posição"), sobretudo se, como era costume, o condutor se sentar sobre o varal direito do veículo, encostado à caixa do mesmo.

A colecção de veículos existente no Museu do Traje do Algarve, meticolosamente e pacientemente recolhida pelo seu director, Sr. Emanuel Andrade Sancho desde a fundação do Museu, é particularmente representativa, em variedade e tipologia, dos carros utilizados no Algarve desde há século e meio. A maior parte dos veículos diz respeito ao meio rural, mas a colecção inclui uma extensa gama que abrange alguns carros mais urbanos e sofisticados que a elite burguesa ou alguns proprietários mais endinheirados utilizavam nas suas deslocações. É curioso verificar que, dos mais leves aos mais pesados, o puxo por molim era o mais comum, o que não nos surpreende pois, em pleno ambiente rural, era o modo mais vulgar de engatar, tanto no litoral, no barrocal, como na serra algarvia.

Assim, temos uma vitória (convertível em duque) e uma *mylord*, com o puxo da atrelagem internacional (dita também "continental", ou "à inglesa"),

temos pelo menos dois veículos com a tracção típica da carroça portuguesa (de coelheira e selote espesso e bem almofadado) e temos a restante colecção para puxo com molim. Também convém referir um churrião, ou carro de canudo, que, sendo mais comum no Alentejo, se usou também no Algarve. Estes carros, pelo seu peso, eram muitas vezes puxados por parelhas (de muares, ou por vezes de bois) o que exigia que a sua lança estivesse ligada a um jugo duplo (de madeira, metal, ou misto) que permitia ultrapassar as dificuldades impostas por uma carga maior.

Este jugo duplo era também muito utilizado quando o proprietário possuía um par de animais, de menor porte (burros ou muares) que, juntos, levavam uma carroça de dimensões normais com menos dificuldade. Também nos trabalhos agrícolas (ou melhor dizendo, sobretudo nestes), o jugo duplo para parelhas era o mais utilizado face ao esforço exigido.

Os veículos e alfaias para os trabalhos rurais eram de acabamento mais modesto, mas, com frequência, o carro de ir à feira, à festa ou ao mercado da vila: nos fins de semana, era estimado e pintado com cores garridas, dos amarelos fortes, aos vermelhos berrantes, passando pelo verde alface, sendo o mais comum a configuração de 2 cores principais, com estrias e outros elementos de decoração pintados com alma e gosto, para orgulho do possuidor e sua distinção entre iguais. Para estas ocasiões, os arreios acompanhavam e reflectiam, em decoração e garridice as cores vivas dos carros, contribuindo para a valorização do conjunto.

Destes arreios, sua constituição e características falaremos de seguida no derradeiro capítulo deste artigo.

4. Os arreios

Os arreios do tipo da atrelagem tradicional em apreço são constituídos basicamente pelos seguintes elementos:

- 1º) A cabeçada;
- 2º) O molim;
- 3º) O chumaço e seu pano de apoio, e;
- 4º) As rédeas (que em atrelagem se designam por guias)

4.1. A cabeçada

As cabeçadas mais antigas que conhecemos são parecidas com os cabeções tradicionais para prender os animais a uma manjedoura ou para os trazer à guia. Tinham as peças laterais verticais (faceiras) mais curtas e

rematavam em baixo por duas argolas metálicas, onde se fixava também a focinheira. Este sistema não utilizava ferros de boca e o animal era conduzido apenas por uma guia, normalmente situada do lado direito, mais precisamente fixada à argola do lado esquerdo. Estava presa numa cadenilha, ou uma serreta presa a essa cadenilha, que passa pela argola direita e que seguia até à guia de corda cujo extremo ia à mão do condutor. Este sentava-se de lado, no início do varal direito (troço mais perto do veículo) e conduzia o conjunto com uma só guia, com a voz e com o chicote que tocava ora à direita ora à esquerda do animal, conforme os hábitos do seu ensino.



Cabeção e molim tradicionais

Este modo de condução é cada vez mais raro e as cabeçadas, de faceiras mais longas, são mais conformes com as restantes práticas da atrelagem, dispondo de ferros de boca de várias espécies e utilizando as convencionais duas guias, que passando pelo molim, seguem para a mão do condutor. Os ferros de boca são de vários tipos, conforme os hábitos do ensino e a corpulência do animal usado. São muito comuns os bridões simples de barra inteira ou quebrada, mais macios para a boca do animal, mas também se usam freios com diversas configurações e de maior ou menor sofisticação. Os mais comuns serão os freios de carroça de barra inteira em que as guias, para além de fazerem pressão na comisura dos lábios da boca do animal, podem accionar a pressão da barbela, em cadeia

metálica de malha larga, sob o seu maxilar.

Nunca me foi dado observar o freio de tipo "Liverpool" que hoje se usa na atrelagem de tradição ou de competição, mas sabemos que era utilizado no Algarve na atrelagem de veículos mais requintados como as *mylords* e *victórias* dos proprietários e lavradores de maiores posses (conforme se pode ver no Museu de S. Brás de Alportel).

As cabeçadas, também designadas por cabeções ou cabrestos, e os molins, podiam ser simples e desornamentadas, como eram geralmente os de lavoura e trabalho agrícola, ou mais ricas e elaboradas, com aplicações metálicas decorativas e ferragem branca ou amarela mais brilhante.

Era usual fazer acompanhar a cabeçada com uma guizeira, mais ou menos trabalhada, em coerência com a decoração e o capricho do conjunto. Esse capricho e desejo de requinte ia ao ponto das guizeiras e antolhos das cabeçadas serem debruados com pêlo de animal (raposa ou texugo) e ainda existem exemplos disso em várias colecções.

4.2. O molim

Quanto ao molim, ele tem de ser adequado ao tamanho do animal que o vai utilizar. É verdade que os molins são abertos em baixo, e as suas pontas de remate em redondo (as “bonecas”) são atadas, e ajustadas às dimensões do animal, mas este ajuste é limitado e não dispensa esse cuidado de que o molim tenha as dimensões adequadas ao animal que o utiliza. Os molins são confeccionados em pele de porco, esticado e costurado em fresco sobre um molde de palha cozida, que lhe dá a forma desejada, inclusive o espaço cavado entre os dois bordos, o qual permitirá o encaixe de arco da canga e dos canzís metálicos de ajuste.

A palha normalmente usada é a palha de centeio e muitos artifices são obrigados a ceifá-la à mão (com foice ou gadanha), pois a palha cortada à máquina não permite o comprimento da fibra necessário para a confecção desta peça. A pele de porco que cobre a forma de palha interior deverá ser cozida a esta com a face exterior para dentro, e sem o chamusco do pelo normalmente feito após a matança do animal, o qual deverá ficar voltado para o interior da peça. A pele de porco, secando lentamente, apertando e estrangindo a palha de centeio que lhe dá forma, dará a consistência desejada ao molim.

Pela complexidade do processo se pode avaliar o cuidado e saber necessários para a produção destas peças, tanto quanto à forma, quanto ao costurar das peles (ainda moles e sem rigidez) de um animal recentemente abatido e esfolado. Com o desaparecimento gradual desta forma de atrelagem e dos respetivos arreios, vão sendo cada vez mais raros os artifices que os confeccionam e daí que seja importante preservar as peças existentes, que constituem um património de muito interesse etnológico e cultural. O Museu do Traje de S. Brás de Alportel possui uma colecção apreciável.

Na imagem que se segue, podemos observar um par de molins, de castelo alto, rico e ornamentado, que encontrámos nas colecções do Museu de Etnologia de Belém, mas sem qualquer veículo ou outra peça de arreo que lhe confira o necessário e adequado contexto.



Molins ornamentados;
Museu de Etnologia de Belém

Nos molins mais ricos (que os proprietários levavam à vila em dias de festa, de feira, ou de eventos religiosos) - na parte superior e antes do jugo, levantava-se uma protuberância, o "castelo", cujas funções eram essencialmente decorativas, e que terminava geralmente num penacho de crina rija. Eram ornamentados com tachas de metal, branco ou amarelo, acompanhadas por aplicações metálicas decorativas em latão amarelo (cruzes de Cristo, estrelas, crescentes, etc.) e também por pompons de lã colorida (geralmente vermelhos e confeccionados por mão feminina da família do proprietário).

Completando o conjunto de peças do arreio tradicional, falta apenas mencionar o chumaço e, muito frequentemente utilizado, um pano de cores vistosas que é aplicado na base do pescoço e que tem a função de servir de suadouro e para melhor adaptar, sem irregularidades, o conjunto de molim e chumaço às espáduas do animal. Este pano era por vezes costurado com restos de tecidos coloridos ("pano de retalhos").

4.3. Os chumaços

O chumaço (ou encosto) é constituído por um rolo, de cerca de 10 cm de diâmetro, que é colocado sob o molim no pescoço do equídeo e que funciona como almofada, distribuindo o esforço e a força de puxo, desde o garrote até ao peito do animal. É também confeccionado com pele de porco e o seu interior é feito de palha de milho, mais precisamente das folhas que envolvem a maçaroca e que são geralmente removidas nas conhecidas desfolhadas. Estes chumaços, também conhecidos como "chumaceiras", são abertos e apertadas as pontas, no peito do animal, tal como sucede com o molim e com os panos de suadouro que se colocam sob o conjunto, por uma peça de corda ou couro que é fixa aos canzís (brocha). São geralmente ornamentadas com pompons vermelhos de fio de lã.

gosto herdado da tradição muçulmana, com tendência para carregar de adornos vistosos e coloridos tudo o que é arreio para montar ou atrelar.



Cabeção e molim tradicionais com rabesteiro de pano