

ANTRO  
PO  
LOGIA  
Portuguesa

Vol. 6 · 1988

Instituto de Antropologia — Universidade de Coimbra

## **Contributo para o estudo da navegação comercial e dos sistemas primitivos de transporte de carga do rio Mondego a montante de Coimbra**

EDGAR LAMEIRAS<sup>1</sup>

### **RESUMO**

Factores de diversas ordens faziam com que o rio Mondego fosse, desde tempos remotos, preferencialmente usado no transporte e exportação de mercadorias oriundas das diferentes localidades ao longo do rio: azeite, vinho, cereal e principalmente lenha, carqueja, ramalheira, carvão e madeira (cortada das encostas do concelho de Penacova) para Coimbra e Figueira da Foz. Já rio acima, transportavam produtos que as populações serranas carenciavam (por exemplo — sal), sendo descarregados principalmente no Porto da Raiva (com as suas feiras às 2.<sup>as</sup> e 5.<sup>as</sup> feiras onde o material era rapidamente escoado).

Vários eram os sistemas primitivos de transporte de carga a montante de Coimbra, que percorriam o Mondego: barca serrana, barco, barco de Palheiros, barco de passagem e barco do trabalhador.

Mas vários condicionalismos contribuíram para o quase total desaparecimento destes tipos de embarcações, apesar de presentemente alguns esforços terem sido feitos no sentido da sua preservação.

*Palavras-chave:* Rio Mondego; Penacova; Barca serrana; Lenha.

### **ABSTRACT**

Different kinds of factors made the Mondego river to be preferentially used, since long ago, in the transport and export of goods come from the different places along the river: olive-oil, wine, corn and mainly firewood, boughs, coal and wood (cut from the hillsides of the Mondego river) to Coimbra and Figueira da Foz. Up along the river, products, that the people from the interior mountainous lands lacked, were transported (for example - salt), being discharged mainly in Porto da Raiva (with its fairs on Mondays and Thursdays where the material was guided away).

There were several primitive systems of cargo upstream of Coimbra that went through the Mondego river: barca serrana, barco, barco de Palheiros, barco de passagem and barco do trabalhador.

---

<sup>1</sup> Escola Superior de Educação de Leiria, Apartado 424, 2404 Leiria Codex.

But several factors contributed for the almost complete disappearing of these kinds of boats in spite of some efforts made nowadays to preserve them.

*Key-words:* Mondego river; Penacova; Barca serrana; Firewood.

## 1. A NAVEGAÇÃO COMERCIAL DO RIO MONDEGO

### 1.1. *A navegação comercial até finais do século XIX*

A cidade de Coimbra sempre foi um fluir de rotas comerciais, pela sua posição central onde se cruzavam, e ainda cruzam, um grande feixe de vias de comunicação, sendo o rio Mondego a grande via de todo o movimento de transporte desta área — já que atravessa o concelho numa grande extensão, o que fez com que tivesse sido um poderoso factor de aproximação entre ele e as populações da área. Era através do Mondego, dos seus afluentes (várias eram as linhas de água da margem direita que corriam para o Mondego) (COELHO, 1983) e dos seus portos fluviais que, já desde a ocupação romana da Península, se lançavam os produtos produzidos no concelho e os que lhe chegavam de outras regiões<sup>1</sup>.

Devido ao facto de constituir um importante factor de aproximação litoral — Beiras interiores, à ausência de caminhos de ferro, estradas, transportes internos, e à rapidez e baixo custo do transporte de mercadorias pelas barcas, o rio Mondego era preferencialmente usado, dando emprego a muita gente das suas proximidades<sup>2</sup>.

Uma percentagem muito grande da população de Penacova — o Mondego foi a única via de comunicação importante que Penacova teve até ao séc. XIX — dedicou-se sempre à barcagem e actividades complementares ligadas ao rio (RELVAS): barqueiros, carafetes, carroceiros, etc. (ver Apêndice).

<sup>1</sup> Artur Teodoro de Matos em *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada, 1980, afirma que «no princípio do século ainda eram navegáveis em pequena extensão, os seguintes afluentes do Mondego: Dão, Alva, Ceira, Soure, Foja e Pranto ou rio do Lourçal».

<sup>2</sup> Jaime Cortesão em «Os factores democráticos na formação de Portugal» in *História do Regime Republicano em Portugal*, Vol. I, Lisboa, 1930, diz-nos que o estuário do Mondego foi, nos primeiros tempos da nacionalidade o centro mais importante do comércio marítimo de Portugal.

Quanto à rapidez do transporte, Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, diz-nos: «... a via fluvial, onde os transportes na descida dos rios chegam a atingir 20 Km/hora, é-a na penetração para o interior, caso exista».

Quanto à possível competição que poderia haver com o sistema de transporte por estrada e seus custos, Adriano Peixoto em «A vida de um rio», in *Arquivo Coimbrão*, Vol. X, Coimbra, 1947, relata que «a camionagem não ousa eliminar a concorrência das barcas. Por duzentos e cinquenta escudos uma barca leva a igual distância as mesmas dez toneladas que uma camioneta não transporta por menos de seiscentos».

Muitos eram os *portos* importantes no carregamento e descarregamento de mercadorias ao longo do Mondego, a montante de Coimbra ainda neste século:

Coimbra, Foz do Caneiro, Rebordosa, Ronqueira, Carvoeira, Ponte de Penacova, Vila Nova, Raiva, Carvalhal, Oliveira do Mondego, Almaça e Gondolim.

De todos estes portos há a salientar a grande importância comercial do Porto da Raiva, que chegou a ser um dos maiores e mais importantes do país até meados do séc. XIX, e até ao findar da navegação do Mondego o mais importante ao longo deste rio<sup>3</sup>. Era principalmente na Raiva que fabricantes de tecidos, negociantes, recoveiros e estudantes, vindos das Beiras a cavalo ou em carros de bois, tomavam o seu transporte — as *barcas* — em direcção a Coimbra, facilitado pelo Ramal da Raiva — que era uma estrada que passando por nove povoações, fazia a ligação «Estrada Real da Beira-Raiva» (PEIXOTO, 1947). Na Raiva havia um cais e uma construção destinada ao empilhamento de lenha e madeira a exportar, bem como armazéns (existindo presentemente ainda alguns dos seus vestígios aproveitados noutros sentidos) para armazenamento do sal — certamente um dos produtos mais transaccionados ao longo deste rio — vindo da Figueira e indo depois até Espanha e outras localidades<sup>4</sup>.

Aveiro, Coimbra, Lavos, Ílhavo, Porto e província do Minho eram os pontos mais importantes para onde se exportavam as mercadorias saídas da Raiva, e também de outros portos. Essas mercadorias eram constituídas principalmente por:

— azeite (de Penacova que era uma região fértil neste produto, sendo exportado principalmente para o Porto, Aveiro e Região do Minho);

— vinho (um produto excedentário, que constituía uma das maiores receitas da Região — agora demarcada — do Dão, que depois era exportado para Buarcos ou Figueira e daqui muitas vezes para Lisboa ou França)<sup>5</sup> (RELVAS);

— cereal (existindo também vestígios de armazéns de cereais, e de legumes e batatas) (PEIXOTO, 1947);

— e principalmente lenha, carqueja e carvão, dos concelhos de Tábua, Mortágua e Penacova para Coimbra, e madeira para melhoramento da habitação e para os tonéis, tendo sido o rio Mondego ainda há meio século o principal meio de transporte deste material (PATO, 1982).

---

<sup>3</sup> Quanto ao Porto da Raiva, Adolfo Ferreira Loureiro em *Memória sobre o melhoramento do Mondego entre Coimbra e Foz-Dão*, Lisboa, 1880, escreve: «Diz também a tradição que a povoação da Raiva era então situada à Foz do Alva».

Quanto à importância do Porto da Raiva, conferir Adriano Peixoto, *op. cit.*, e Agostinho Rodrigues de Andrade em *Diccionario Chrographico do Reino de Portugal*, Coimbra, 1878.

<sup>4</sup> Agostinho Rodrigues de Andrade, *op. cit.*, escreve: «(...) é este sal exportado para o interior e exterior (...) abastece toda a província da Beira e chega até Hespanha».

<sup>5</sup> Agostinho Rodrigues de Andrade, *op. cit.*, diz-nos: «(...) ahi se fazia o embarque de quasi todo o vinho do baixo districto de Vizeu e de grande parte do de Coimbra com destino à Figueira da Foz».

No mesmo sentido saíam de Coimbra, em direcção às praias da Figueira e de Buarcos, nas *barcas serranas*, grande número de veraneantes (SECO, 1965), além do transporte de roupa (de pensões e quartéis) das lavadeiras, entre Casal da Misarela e Torres do Mondego<sup>6</sup>.

No sentido inverso era possível receber mercadorias por mar e embarcá-las rio acima, além de outros produtos que eram trazidos de localidades ao longo do rio:

- louça (sobretudo de Coimbra, grande centro de produção de louça);
- peixe (sobretudo seco ou salgado);
- vinho (tais como vinho da Bairrada e das Gândaras);
- adubos (de que as populações serranas careciam) (PATO, 1982);
- muitas outras mercadorias (que distribuíam pelo distrito);
- e os lentes e os estudantes coimbrões, que iam passar as férias às terras natais (PEIXOTO, 1947).

Ainda no séc. XIX outros dois portos eram de vital importância ao longo do Mondego, que convém também aqui salientar:

— Foz d'Alva (confluência do Mondego com o Alva)<sup>7</sup> — era o porto mais importante depois da Raiva<sup>8</sup>;

— e Foz do Dão (confluência do Dão com o Mondego) — era um porto importante principalmente no Inverno, quando as águas enchiam o rio<sup>9</sup>. Deste porto a povoação em geral já não tem recordação do seu alcance devido à existência de rochas a partir da Raiva, que tornou o troço inavergável.

Outros portos se seguem de somenos importância:

— Foz do Caneiro, onde as barcas vinham carregar lenha e mato até ao cais da portagem de Coimbra (NEMÉSIO, 1984);

— em Gondolim, o antigo Porto dos Abraços, é recordado ingratamente por, de uma grande pedra lá existente, os habitantes das povoações próximas se despedirem dos familiares que emigravam para além-mar;

— e alguns barqueiros afirmaram (tendo ouvido em tempos, dos seus familiares), que em Almaça existiria também um porto pequeno — Porto da Ribeira de Almaça — mas o rio, durante a sua geração, nunca foi navegável até lá.

<sup>6</sup> De todas as entrevistas que fizemos, só um barqueiro da Carvoeira nos relatou o transporte de roupa, no entanto, em pesquisa bibliográfica detectámos referência a este transporte em Octávio Lixa Felgueiras, «A barca serrana e o barco do lavrador» in *A Descoberta de Portugal* e numa entrevista por Rocha Pato no *Diário Popular* de 11 de Setembro de 1982.

<sup>7</sup> Adolfo Ferreira Loureiro, em *op. cit.*, Lisboa, 1880, escreve a propósito de Foz d'Alva: «(...) onde os comissários que recebem e expedem todos os géneros e productos por via fluvial são importados por uma grande parte da província ou exportados para o estrangeiro».

<sup>8</sup> A propósito da importância de Foz d'Alva o Padre Luís Cardoso em «Dicionário Geográfico», Tomo I, Lisboa, 1747, escreve: «Dos furados vay lançando a fua corrente até ao Rio Mondego, onde chamão a Foz de Alva, e nelle perde o fer, e o nome. He esta paragem da Foz de Alva de muita embarcação, onde carregão tudo o que he neccessario para a Província da Beira».

<sup>9</sup> Augusto S. B. de Pinho Leal em «Portugal Antigo e Moderno», Vol. III, Lisboa, 1875 em relação às águas navegáveis até Foz Dão, diz: «... em quanto ha abundancia de águas, vão os barcos até Foz Dão, e d'aquí, em carros ou cargas se conduzem os objectos de commercio, até ao centro da Beira Baixa, ao O. e E. da Serra da Estrela».

## 1.2. A navegação comercial no século XX

Temo-nos referido até aqui, quase exclusivamente, à navegação comercial do Mondego até aos finais do séc. XIX. Ir-nos-emos agora debruçar sobre a navegação fluvial do Mondego (recordações da população) ao longo deste século (XX) até ao seu desaparecimento.

Por várias conversas e entrevistas feitas pelos diferentes lugares a montante de Coimbra ao longo do Mondego, concluímos que ainda neste século, Raiva com as suas feiras à 2.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> feira (tendo posteriormente desaparecido a feira à 5.<sup>a</sup> feira e permanecendo ainda com mais importância a feira à 2.<sup>a</sup>), era o porto mais importante do Mondego. Aqui se carregavam e descarregavam os produtos vindos de quase toda a zona Centro. No sentido descendente a carga mais frequente seria a lenha e a madeira.

A lenha era cortada de terrenos com pinheiros, que muitas vezes eram comprados pelo proprietário do barco<sup>10</sup>. Eram contratados homens e mulheres para o corte e carregamento de lenha<sup>11</sup>. Os homens começavam a cortar a lenha às três, quatro horas da manhã com o machado e a serra, ganhando 3\$50 por cada quatro centos de cavacas que cortavam, cortando cada homem cerca de 20/30 centos em cada oito dias. Cada cavaca tinha aproximadamente 60/70 cm de comprimento (as cavacas mais grossas eram as mais pequenas), para assinalar cada cento já cortado, os lenhadores usavam uma cavaca que punham de lado — *talha* — (que não entrava nas contas do cento). As mulheres a partir da meia noite começavam a transportar molhos de cavacas à cabeça desde o local em que eram cortadas até ao local da *barca* — *frete* era o nome que tomava este trabalho feminino (também as mulheres usavam a *talha*, para assinalar cada cento transportado, não ganhando também no transporte desta cavaca. O único que viria a ganhar com a *talha* era o consumidor da cidade, que recebia uma *talha* por cada cento que comprava).

Outras vezes, o dono do barco comprava a lenha a um proprietário de um pinhal, que se responsabilizava pelo seu transporte em carros de bois até ao local do embarque, adquirindo o cento a preços que variavam entre os 2\$50 e 7\$00, que depois seria vendido na cidade a 5\$00, 10\$00 ou até a 25\$00 (no Inverno o preço do cento podia chegar até aos 30/40\$00), ganhando o proprietário do barco normalmente uma média de 5\$00 por cada cento de cavacas vendido<sup>12</sup>.

Transportavam por *barca* cerca de 150 centos de lenha já seca o que, no dizer dos barqueiros, corresponderia a uma carga de 12 000/15 000 Kg.

<sup>10</sup> Normalmente o proprietário era também barqueiro, ocupando o lugar de *arraís* no seu barco, uma espécie de chefe que era o responsável pelo leme e consequente o controle do barco.

<sup>11</sup> A localidade dos terrenos onde era cortada a madeira, dependia da proximidade da residência do proprietário do barco. Por exemplo, o proprietário e *arraís* João Santos, de Terreiros de St.º António adquiria a madeira nas encostas do monte entre Caneiro e Coimbra.

<sup>12</sup> Só muito raramente o dono do barco fazia o *frete* a um freguês, quer dizer, punha o «transporte» (não o barco mas a navegação do barco) à disposição de alguém — que poderia transportar o que de direito desejasse —, levando nestes casos 250\$00/300\$00 por este frete.

Além da lenha em cavacas, normalmente vendida em Coimbra, levavam também rio abaixo *ramalheira* (tipo de lenha, também vendida aos centos, usada para os fornos do pão), *carvão vegetal* (que era queimado pelos homens no mato)<sup>13</sup>, *carqueja* (principalmente para a Figueira da Foz), *mato*, *telha* (vinda da Estrela d'Alva em camiões), e todos os produtos da serra com facilidade de venda em Coimbra ou Figueira da Foz. Muito raramente faziam o transporte de pessoas, excepcionalmente de estudantes<sup>14</sup>, havendo um barqueiro no Caneiro que levava regularmente para Coimbra pessoas que lá trabalhavam (recebendo 3\$00 por pessoa, por cada viagem), tendo de sair às duas horas e meia da madrugada para pegarem ao trabalho às sete da manhã; e outro barqueiro que levava, quando lhe era pedido, pessoas de Cunhedo até Coimbra, recebendo por pessoa e por viagem 3\$00. No Verão quando a ausência da água era um facto, alguns barqueiros na impossibilidade de fazerem circular as suas *barcas*, dedicavam-se ao transporte de madeira (para as serrações) através das *jangadas* feitas de toros compridos de pinho, chegando por vezes a atingir o comprimento de 38 metros, que depois era descarregada e desmontada no local da venda, obtendo-se 7 a 8 000 Kg ou mais de madeira, retornando depois os barqueiros às suas terras com as varas às costas<sup>15</sup>. Outros, eram proprietários de *barcos de passagem* (*barcos* ou *barcas* de dimensões reduzidas que poderiam ter vela ou não, ou os chamados *barcos do lavrador* ou *do trabalhador*), com os quais faziam o transporte de pessoas e alfaias ou gado de uma margem para a outra do rio<sup>16</sup>. Disso nos é testemunho o facto de na povoação da Rebordosa, segundo um antigo barqueiro, ter existido lá até há pouco tempo uma barca de passagem.

Cobrindo então o *barco/a* com um oleado para a mercadoria não se molhar, saíam do respectivo porto, normalmente à 2.<sup>a</sup> feira, às duas da manhã chegando à portagem em Coimbra às oito (o tempo de descida do rio dependia da distância porto — Coimbra e de factores naturais). Para o percurso era necessário além do *arraís* mais um barqueiro, caso fosse *barco*, se fosse *barca* o número de barqueiros seria de dois. A alimentação era levada por cada barqueiro, cedendo normalmente o *arraís* a broa para a viagem, parando

<sup>13</sup> Apesar de possuímos referências em bibliografia ao transporte de carvão mineral, só encontramos um barqueiro — Sr. Américo Ralha da aldeia do Caneiro, que nos disse que há muitos anos, carregava-se carvão mineral das minas do lugar de Vale Bom, próximo do Caneiro.

<sup>14</sup> João Santos, de Terreiros de St.<sup>o</sup> António afirmou-nos: «Por duas ou três vezes levei estudantes de Coimbra até Montemor. Mas não quis mais. Eram capazes de me partir o barco todo».

<sup>15</sup> «Quando a água é muito escassa, as madeiras são transportadas para Coimbra em *jangadas* que habilmente manobram por entre os extensos bancos de areia, procurando os canais de maior fundo». Alfredo Fernandes Martins em «O esforço do Homem na bacia do Mondego», Coimbra, 1940.

A venda de toda a madeira da *jangada* rendia normalmente 100\$00.

<sup>16</sup> Octávio Lixa Felgueiras em «No crepúsculo das embarcações regionais», Lisboa, 1970, afirma: «Mas o *barco do lavrador* ao lado do do *pescador*, garante os atravessamentos e os pequenos percursos. Muito recentemente, até se estabeleceu uma barca de passagem de gado acima do Porto da Raiva».

ao longo do percurso para comerem (por exemplo na Ponte das Barcas ou em Montemor). Por vezes o patrão também podia ceder um pouco de bacalhau (muito raramente cedia a refeição completa), quando não o fazia apanhavam umas lampreias pelo caminho e faziam um ensopado ou arroz, quando não levavam umas sardinhas em sal, para as assarem ao longo da viagem numa caixa de madeira (50×50×10 cm) cheia de areia, ou na ausência da caixa colocavam duas tábuas cruzadas na *popa* com as sardinhas por cima e carqueja por cima destas, viravam depois as sardinhas e punham mais carqueja para ficarem assadas de um lado e do outro<sup>17</sup>. Quando não tinham vinho, subrepticamente, com a ajuda de uma verruma faziam um buraco numa pipa de vinho (para vender na cidade) matando assim a sede<sup>18</sup>.

Munidos de umas ceroulas de linho até aos joelhos, de uma camisola de lã, um colete e um garruço (em caso de frio) e de pés descalços ou com *alpergatas* de pano, os barqueiros provocavam a deslocação da embarcação com a ajuda de remos (no Inverno), da vela, da corrente do rio e por vezes das *varas* (nas estações com menos água) espetando-as no fundo e andando pelo *bordo* apoiando a vara contra o lado do peito e virados para a *ré*<sup>19</sup>. Não eram raras as vezes que os barqueiros, escorregando no gelo formado nos *bordos* ou descuidando-se um pouco, caíam nas águas gélidas do rio, ou se tinham melhor sorte batiam com as costas nas *cavernas* do barco, enquanto o *arraís* sentado controlava o *leme* com as *cordas da rabeca*<sup>20</sup>.

Para dormir, possuíam os *barcos/as*, na *proa* ou na *ré* umas cavidades — *leito*, onde os barqueiros dormiam, tendo por cima do *estrado*, a servir de colchão *esteiras* de palha e a servir de cobertores a *vela* ou sacos que colocavam por cima, dormindo com os pés para o *bico*.

Quando se aproximavam de Coimbra, um *vigia* (fiscal da Câmara) alertado da proximidade do barco devidamente identificado com um número pintado a branco de um lado e de outro da *proa*<sup>21</sup>, aproximava-se da *rampa* para cobrar os respectivos impostos.

Após viva discussão entre *vigia* e *arraís*, aquele cobrava os impostos (ainda antes da descarga) sabendo de antemão que eram declaradas mercadorias em número inferior ao real<sup>22</sup>.

Os impostos eram:

— cada cento de lenha — \$20

<sup>17</sup> Por aqui se justifica a citação no «Guia de Portugal» — Beira I — Beira Litoral, p. 365: «E àqueles retalhos da terra regadia que aproam os barquinhos à sirga carregados de lenha que depois vão encostar, de **fogueirinha à popa**, ao cais da Portagem de Coimbra» (realçado nosso).

<sup>18</sup> Dizia-nos um barqueiro: «Eram refeições fartas, por causa do esforço. Comia-se melhor do que em casa».

<sup>19</sup> «Tinhamos que pôr um pano grosso a proteger o peito, mas mesmo assim fazia mossa» (palavras do barqueiro Mauro da Silva Carvalho, do Soutelo). Raro é o barqueiro que não possui ainda os calos no peito provocados pelo contacto da vara.

<sup>20</sup> Os *bordos* são as partes do barco, com 15 cm de largura, cobertos de *pez* e *farelo*, por onde os barqueiros se deslocavam, para não escorregarem.

<sup>21</sup> Por exemplo, a barca do Sr. José Calhau do Caneiro era o n.º 19.

<sup>22</sup> «Se eram 50 centos, dizíamos que eram 30» — Palavras de José Calhau, do Caneiro.

— cada galinha ou animal pequeno — \$20

— cada saco de carvão — \$50

— cada cento de carqueja — \$50

Após prendido o barco à *draga*, os barqueiros começavam a descarga. Para facilitar o trabalho os barqueiros faziam este trabalho de pés nus, só que se fossem apanhados descalços teriam que pagar uma multa de 5\$00, assim improvisavam uns sapatos de pano calçando só um dos pés para o trabalho se fazer mais facilmente. Se mesmo assim fossem apanhados pagariam também uma multa, mas só metade — 2\$50.

Mal a mercadoria era descarregada, apresentavam-se para o seu transporte pelas casas de habitação e casas comerciais, os *carroceiros* — homens que com um carro de bois ganhavam o seu pão tirando algum dinheiro no transporte, pelas ruas de Coimbra, e distribuição das mercadorias, caso os compradores fossem da *Alta* (Couraças e Montarroio) ou dos Olivais. Eram conhecidos pelo seu bom trabalho como *carroceiros* o Ti Alfredo e o Roque. Estes eram acompanhados pelo *arraís* para conferirem a venda e para lhes pagarem. Por cada cento de lenha transportado o *carroceiro* ganhava \$50. Se a venda era feita na parte baixa da cidade, eram os próprios barqueiros e *arraís* que de mercadoria às costas iam entregá-la ao devido local (hotéis, pensões, fábricas, cafés, pastelarias, padarias e outros; eram grandes compradores de lenha: Hotel Avenida, Pastelaria Central, Café Nicola e Café de St.<sup>a</sup> Cruz). Andavam ainda de porta em porta, caso os clientes não fossem certos, com o que sobrava da mercadoria, tentando-a despachar, muitas vezes, se a procura era pequena, teriam que a vender a preço quase igual ao preço a que a tinham adquirido, sendo assim o dono do barco o principal prejudicado. Estando o negócio feito e após realizadas algumas compras nas lojas, feiras de Coimbra (a feira dos 23 era a mais procurada) e mercado onde adquiriam os alimentos de que necessitavam para o resto da viagem<sup>23</sup>, partiam no dia seguinte em direcção à Figueira da Foz para lá se abastecerem de produtos que carenciavam na serra, e para vender também alguma *carqueja* que tivesse sobrado.

Chegados à Figueira da Foz, embarcavam: principalmente sal<sup>24</sup>, que seria depois novamente vendido em Coimbra ou mesmo já na serra; areia fina, para as fábricas de cerâmica de Coimbra; sardinha; *solipas* (traves de madeira para os comboios); bacalhau, principalmente para os armazéns de Poiares; arroz; pregos; sacos; vinho; madeira de choupo e de salgueiro para a manufactura de palitos; massa; e toda a mercadoria de possível venda na feira da Raiva ou encomendada por gente da serra ou do Mosteiro de Lorvão.

<sup>23</sup> No mercado poderiam adquirir algum bacalhau, que era o prato usualmente mais consumido. O jantar em Coimbra era normalmente bacalhau, e as suas sobras eram consumidas na viagem ascendente em gamelas de madeira e com um pedaço de pau afiado na ponta.

<sup>24</sup> O sal também podia ser embarcado nos Loureiros ou em Pereira do Campo. Era muito usado, e com maior frequência para a salgadeira do porco. Traziam 7 ou 8 *moios* de sal por viagem (consoante a água do rio). Um *moio* são 60 *alqueires*, e cada *alqueire* são 10 litros. 18 *fangas* são um *moio*, e cada *fanga* 50 litros de sal. O sal era vendido à *rasa* (alqueire de 20 litros).

No dia seguinte vinham rio acima, e se tivessem vento a favor vinham à vela sendo muito mais rápida a viagem, senão vinham à *vara* e muitas vezes à *sirga* (aumentando para quase dez vezes mais o tempo de viagem — chegavam a demorar um dia para subirem até à Raiva, enquanto entoavam canções, aliviando assim o grande esforço dispendido) (LICHNOWSKY, 1946) ou com a ajuda do apoio dos ramos dos salgueiros das margens, impulsionando as embarcações com os membros.

Demorando ao todo três, quatro dias (na viagem de ida e volta), os tripulantes, no sentido ascendente, iam parando ao longo do rio nas povoações para desembarcarem a mercadoria, sendo naturalmente a Raiva o porto fluvial preferido para a venda dos seus produtos pela sua feira semanal que chamava centenas de pessoas vindas dos mais diversos lugares da Serra. Aí o produto era vendido quase de imediato, ou no caso do sal, bacalhau e cereais eram transportados para os armazéns, trabalho habitualmente feito pelas mulheres da povoação que assim faziam o seu *frete*. Mas não eram poucas as vezes que os barcos ultrapassavam a Raiva chegando mesmo até Gondolim ou Cunhedo.

Em semanas de bom vento, aproveitava-se ao máximo estas condições atmosféricas para se chegarem a fazer duas viagens a Coimbra ou Figueira por semana.

O principal lucrador deste negócio seria naturalmente o dono do barco. Os barqueiros, homens que na época do ano em que o rio era navegável, ganhavam quase o mínimo para comer. Cada barqueiro ganhava em média por dia 4 a 5\$00 (caso fossem pagos ao dia)<sup>25</sup>, se fossem pagos à viagem (considera-se uma viagem — ida e volta) o dono reembolsava 17\$50/20\$00 por barqueiro, considerando que a viagem na totalidade demorava normalmente três, quatro dias (isto caso não houvesse problemas com os *caneiros* — represas feitas ao longo do rio pelos agricultores<sup>26</sup>, com estacas de madeira elevando a água servindo esta para regar os campos com a ajuda da roda —, ou problemas com o abaixamento do nível das águas). Em tempo de guerra os barqueiros eram aumentados (devido à procura) já para 50\$00 por viagem.

Dedicando-se a estas actividades fluviais principalmente nos meses referentes a Outono e Inverno, havendo anos que poderiam estar inactivos de Janeiro a Julho por falta de água, os barqueiros tinham necessidade de recorrer a outro tipo de trabalho na época seca, para sobreviverem, dedicando-se na maioria dos casos à agricultura (caso possuíssem terras). O dono do barco, naturalmente um indivíduo com poucas mais posses, também se dedicava à agricultura nestas alturas indo ajudar a restante família que ao longo do ano vinha trabalhando a terra.

Considerados assim na globalidade como indivíduos pobres e até socialmente num nível inferior, os barqueiros eram sujeitos por vezes a alguns

---

<sup>25</sup> Um barqueiro de Miro afirmou-nos que em 1928, muitas vezes nem \$50 ganhava por dia.

<sup>26</sup> «Só entre Coimbra e Penacova havia 14 represas» — palavras de Henrique Baptista Salvador, da Ronqueira.

gracejos ou afirmações que apesar de inocentes, algo pertinentes. As raparigas da terra chegavam a afirmar, à laia de brincadeira, que nunca casariam com um barqueiro, embora reconhecessem o seu esforço e vontade no trabalho. Ou como nos contou o fabricante de velas — Henrique Baptista Salvador, de Ronqueira: «— Uma coisa você não deve saber. Os barqueiros eram os únicos portugueses que cagavam nos cântaros. É que eles não levavam água e faziam as necessidades da borda do barco para o rio, depois bebiam a água do rio e usavam-na para cozinhar».

### 1.3. *Causas do desaparecimento da navegação comercial*

Desaparecidas já na década de 50, várias foram as razões para o desaparecimento destes sistemas primitivos de transporte:

— uma que nos parece ter sido da maior importância, também responsável pela crise do Concelho de Penacova na altura, já que a barcação ocupava uma grande parte da população da zona, foi a abertura dos Caminhos de Ferro da Beira-Alta em 1882, que transferiu para esta via o principal escoamento dos produtos;

— também a abertura de novas estradas e o melhoramento de outras, com o conseqüente aparecimento da camionagem, privada ou não, embaratecendo e aumentando a rapidez de transporte de mercadorias e pessoas entre a serra e o litoral, foram factores preponderantes que actuaram como rude golpe nestas embarcações;

— o assoreamento contínuo do rio, também provocado pela construção da ponte sobre o Mondego, provocou o alteamento do leito do rio (muito mais no Verão em que os barqueiros eram obrigados a diminuir as cargas transportadas), inutilizando-o para a navegação (MARTINS, 1940);

— a própria ponte do Mondego não permitia, quando o nível das águas era alto, que as barcas passassem por baixo, desmotivando, tal como nos afirmou um barqueiro, a sua actividade e conseqüentemente o seu progressivo desaparecimento. Já a pouca altura dos arcos da antiga ponte de Coimbra impossibilitavam por vezes a navegação (LOUREIRO, 1988);

— o progresso também não perdoa, e a lenha deu naturalmente lugar à electricidade e ao gás, preferindo as gentes da cidade técnicas mais modernas, mais cómodas e menos poluidoras;

— e se tudo isto já não bastasse, a construção da barragem da Aguieira veio pôr ponto final ainda a pequenas embarcações que teimosamente sobreviviam.

### 1.4. *Acções de preservação*

Desde o desaparecimento destes tipos de embarcações, pouco se tem feito ao longo dos anos para a sua já quase impossível preservação ou seu ressurgimento, no entanto algumas actividades vão sendo feitas nesse sentido.

Em Penacova no átrio da Câmara existe presentemente uma barca em exposição de cerca de 7/8 metros mandada fazer propositadamente para ali ser colocada.

Castro Pita, engenheiro em Coimbra e penacovense, encomendou há menos de 10 anos uma barca ao ainda vivo, *carafete* da Região — Sr. Armando Alves<sup>27</sup>. Esta *barca*, que supomos de dimensões razoáveis, foi doada à Sociedade de Progresso e Propaganda de Penacova, a qual encarregou alguém de a guardar. Em contacto permanente com a água, e não recebendo anualmente um tratamento com *pez e estopa*, acabou por se degradar.

Também a Direcção Geral de Desportos de Coimbra recolheu uma barca no Mondego e colocou-a em exposição no Choupalinho de Coimbra, onde ainda permanece em já avançado estado de degradação e, parece-nos, irremediável.

O exemplar melhor conservado e sem dúvida o maior de todos — mas talvez não o exemplar ideal<sup>28</sup> — é o que se encontra patente no átrio do Museu da Marinha em Belém, transportado derradeiramente ao longo do Mondego por iniciativa dos amigos do Museu da Marinha (Prof. Dr. Luís Albuquerque, Prof. Arq. Octávio Lixa Felgueiras, Engenheiro Cabral Moncada, Dr. António José Soares e outros), tendo sido içada por um barco petroleiro que dali a conduziu para Lisboa.

Em Agosto de 1988, o engenheiro Humberto Jorge Conceição, mandou fazer uma barca de 12 metros de comprimento, a expensas suas, para iniciar viagens turísticas na zona do rio Mondego a montante da Ponte de Santa Clara. Esta barca encontra-se presentemente no rio Mondego junto ao Choupalinho, em Coimbra, tendo já feito algumas viagens de pequeno percurso.

O engenheiro Conceição pensa mandar fazer a curto prazo uma barca com 20 metros de comprimento.

Pouco tempo já nos resta se pretendermos preservar este tipo de transporte. O único *carefete* deste tipo de embarcações é o Sr. Armando Alves, de idade já avançada, mas com conhecimentos técnicos para ainda fazer uma embarcação destas. Um outro *carefete* existe na Região apesar de nunca ter feito sozinho uma *barca* — Sr. Júlio, da Ferrodosa, mas filho de um falecido *carafete*, possui certamente meios e técnicas para a execução de uma. Ambos possuem material para a sua construção. Temos conhecimento de muitos barqueiros e outros da população, que possuem ainda *rasas*, *pás de sal*, *pás de água*, *velas*, *fateichas*, *ferragens* de barcos, etc, que guardam ciosamente de olhares de estranhos. O único fabricante de *velas* na Região ainda é vivo — o Sr. Henrique Baptista Salvador, da Ronqueira.

Temos na região, material humano, material, técnica e conhecimentos... e o resto?

---

<sup>27</sup> Este *carafete* (*carafete* significa construtor de barcos) ainda hoje faz embarcações em miniatura (com um metro de comprimento), que a Câmara de Penacova e singulares possuem por todo o país e até pelo estrangeiro.

<sup>28</sup> Várias foram as críticas que lhe ouvimos, chegando a haver quem afirmasse que «aquilo não é uma barca».

## 2. SISTEMAS PRIMITIVOS DE TRANSPORTE DE CARGA DO RIO MONDEGO A MONTANTE DE COIMBRA

Vários eram os sistemas primitivos de transporte no Rio Mondego a montante de Coimbra, no entanto, um tem lugar de primazia — a *barca serrana* (designação provavelmente com origem na região litoral, já que na zona o nome pelo qual é comumente conhecida é só *barca*)<sup>29</sup>. Outros transportes existem na zona como: o *barco*, o *barco do lavrador* e o *barco* de Palheiros, menos significativos na altura quer em número (com excepção para o *barco do lavrador*), quer em eficácia de transporte de carga<sup>30</sup>.

*Carafete* era o nome por que eram conhecidos os mestres que se dedicavam à construção (ou reparação) destes barcos<sup>31</sup>, nos seus toscos *estaleiros* (ou normalmente num *estaleiro* improvisado próximo da habitação do interessado num barco, para evitar o transporte de madeira)<sup>32</sup>. Levava cerca de 12 dias a construção de uma *barca*, com 4 ou 5 homens a ajudar, incluindo o interessado em adquirir a *barca*, trabalhando do nascer ao pôr do sol (por seu turno um *barco lavrador* de 7/8 metros, já levava 10 a 12 dias, mas sem ajudantes). Importando há 30 anos a feitura de uma *barca* em cerca de 3 contos de réis<sup>33</sup> (PATO, 1982). Apesar de ter uma duração média de 10/12 anos, dependendo a duração da qualidade da madeira, a *barca* tinha de ser remendada anualmente com *pez* e *estopa* nas *juntas* e com a ajuda de um *maço*. Quanto aos materiais utilizados eles eram o pinho e o carvalho, este último apenas para as *cavernas*.

De origem mesopotâmica e da família dos moliceiros, a *barca serrana* caracterizava-se pelos seus dois *bicos* em ponta levantada<sup>34</sup>, de fundo chato, de cor negra contrastando com a vela branca, com um comprimento de 17 a 22 metros, por 2 metros e 40 de largura (FELGUEIRAS, 1970).

<sup>29</sup> Os pescadores do Mondego na Figueira da Foz quando pretendiam que as barcas se afastassem das suas redes, para não as danificarem, dirigiam-se aos barqueiros por «Ô Serrano», daí talvez a origem do nome *barca serrana*. No entanto Luís Chaves in *Os Transportes Populares em Portugal. Carros e Barcos*, Lisboa, 1958, refere-se às *barcas serranas* também por *barcas montanhesas* ou *barcas de rio acima*, nomes que são totalmente desconhecidos por parte daquela gente.

<sup>30</sup> O *barco do lavrador* também é conhecido na zona por *barco do trabalhador*.

<sup>31</sup> Restam ainda vivos os *carafetes* Armando Alves, de Vila Nova e Júlio, da Ferrodosa. Outros, já falecidos, também dignos de serem mencionados: os irmãos Joaquim e Alfredo Manais, da Parede (S. Pedro d'Alva) e Júlio Dinis, de Belfeiro.

<sup>32</sup> Por exemplo o carafete Armando Alves possuía um *estaleiro* em Vila Nova. Na Raiva existiam também *estaleiros* com muita importância. Onde actualmente está o Parque de Campismo de Penacova, em tempos existia lá um *estaleiro* e um *porto*.

<sup>33</sup> Armando Alves informou-nos que há cinco anos atrás tinha feito uma *barca* que tinha montado em 40 000\$00, em contradição com uma entrevista que deu ao *Diário Popular* há mais de 10 anos afirmando que: «Hoje, 100 contos não pagavam a construção de um desses barcos (...)». Em Agosto de 1988, uma *barca* de 12 metros mandada fazer a este carafete, pelo engenheiro Humberto Jorge Conceição, orçou em 500 000\$00.

<sup>34</sup> «Las extremidades iguales entre si, se hacen en forma levantada, de modo que la forma de la canoa es la de una luna de cuatro días (...)». *Apud.*, Felgueiras, Octávio Lixa, «Comentários Técnicos da Tese do Moçarabismo Náutico». Centro de Estudos da Marinha, Lisboa, 1975.

Em contrapartida o *barco* e o *barco* de Palheiros eram de dimensões variadas atingindo no seu máximo um comprimento de 17 metros (normalmente de 11/12 metros), com as *cavernas* mais baixas e possuindo um só *bico* revirado (a *proa*) enquanto o outro reduzido, de perfil quase recto (FELGUEIRAS, 1981). A diferença que encontramos entre um e outro *barco* é o facto de o *barco* possuir um leme dirigível através de um *pau do leme* perpendicular a este, enquanto o *barco* de Palheiros possui o *pau do leme* encaixado na parte superior deste em posição paralela ao comprimento da embarcação.

O *barco do lavrador* (um *barco* auxiliar, também usado no transporte de lenha) possui já formas muito semelhantes aos outros *barcos*, com excepção de usualmente não possuir leme e com dimensões muito inferiores aos daqueles — cerca de 7/8 metros de comprimento, apesar de tal como no anterior poder ser, grande parte das vezes, móvel à *vela* e à *vara*<sup>35</sup>.

Outro sistema de transporte de carga (de madeira para serrações, neste caso) é a *jangada*, a que já atrás nos referimos.

Deslizando ao sabor da corrente, as *barcas*, no sentido descendente raramente usavam outro meio de propulsão que não o da corrente. Quando havia algum vento os barqueiros aproveitavam para montar o *mastro* (de cerca de 8 metros de altura) encaixando-o no *coiciamento* da *coicia* e apertando-o fortemente com o *ferro* ou a *canga do barco*, fixando o mastro para não quebrar — em caso de muito vento — com duas cordas — *estais* — que, saindo do topo do *mastro*, vinha cada uma segurar firmemente às *adragas* dos *costados*. Içavam de seguida a *vela* puxando a *adriça*, corda que passando pela *roda do moitão* (que se encontrava presa pela *àstrea* ao *punho* do *mastro*) ia segurar ao centro da *verga* ou *verguilha* (no caso da *vela redonda*, se fosse a *mandriona* já não era ao centro mas um pouco descentrado para o conjunto *verga/vela* ficar equilibrado).

As velas, de lona, feitas por alfaiates e por mulheres (cuja função era coser a vela a toda a volta com pontos certos e coser as *fitas* de lona para reforço), eram de dois tipos<sup>36</sup>: a *redonda* (só para *barcas*) e a *mandriona* (para *barcos* e *barcas*). Em caso de temporal a *redonda* tinha que ser arreada, o que não se passava com a *mandriona*, que largando-se os *estais* (que fixavam a *vela* às *adragas*) ficava estendida no sentido do vento. Assim que o temporal amainava era só puxá-la à posição normal. Também em caso de vento forte, a *mandriona* possuía a determinada altura as *fitas* ou os *imber-*

---

<sup>35</sup> A «medida» que a gente daquela zona usa para definir a dimensão de uma embarcação é normalmente o número de *cavernas* que possui. Mas encontramos muitas imprecisões, enquanto uns dizem que uma *barca* de grandes dimensões, possui 28 ou 29 *cavernas*, outros diziam que as *barcas* possuíam 48 *cavernas*, visto que o intervalo entre as *cavernas* é normalmente 50 cm. Resolvemos então não usar este conceito por *cavernas* e optar pelo metro.

<sup>36</sup> «As mulheres não tinham ordenado. Só eu e o meu pai éramos pagos. Depois, se fosse necessário, ajustávamos o resto com elas». Palavras do fabricante de velas Henrique Baptista Salvador, da Ronqueira.

gues, que eram cordéis para prender a *vela* à *verguilha* para reduzir a superfície de exposição ao vento.

A direcção da *barca* era controlada pelo *arraís* (ou outras vezes pelos barqueiros), que sentado à *proa* ou à *ré* da *barca*, fazia mover o *leme* puxando a *corda da rabeca* à sua esquerda ou à sua direita.

Outro sistema de propulsão, usado principalmente na subida do rio era a *vara*, sistema feito pelos barqueiros com a ajuda de uma vara que faziam mover a *barca* deslocando-se ao longo dos *bordos* (com 16 cm de largura), que muitas vezes se encontravam cobertos de *pez* e *farelo* (e serapilheira na *proa*) para não escorregarem.

Ainda na subida, quando a altura da água o permitia como em cheias, os barqueiros recorriam à remagem: colocavam um *tiroleto* (coutos de madeira ou ferro) em cada *buraco do remadoiro* (dois buracos) que se encontravam nos *bordos* a cerca de cinco *cavernas* de distância da *proa* da *barca* (desfazados um do outro, para permitir o cruzamento dos remos sem haver contacto entre eles). Colocavam lá os remos e um ou dois barqueiros para cada um (sentados em duas tábuas que colocavam de *adraga* a *adraga*) faziam oscilar os respectivos remos.

Na subida, quando a água era escassa, os barqueiros recorriam à *sirga*: prendiam uma corda à *proa* e na outra extremidade da corda prendiam uma ou duas varas (afastadas) com um ou dois nós (vulgar «nó de correr») com um barqueiro em cada vara e puxavam a *barca* de uma das margens.

Quando a corrente era tão forte que não podia ser vencida com o uso da *vara* por esta não se poder firmar no leito, navegava-se também à *goma* que consistia na alagem dos barcos pelos ramos dos salgueiros e arbustos das margens (LOUREIRO, 1880).

Quando atracavam, os barqueiros retiravam a *fateicha* que se encontrava encostada às *orelhas* da *proa*, desenrolavam o cabo da *fateicha* à volta da *proa*, e com a outra extremidade do cabo presa à *fêmea* (peça de ferro que se encontrava à *proa*), deitavam a *fateicha* à água e prendiam uma corda da *proa* à *draga* do porto com um *nó de cabaço* (vulgar «nó de barqueiro»).

Para pernoitar, o *arraís* recorria ao *leito* da *ré* que possuía uma *porta* permitindo assim que *arraís* e dinheiro das vendas não fossem importunados) e os barqueiros dormiam no *leito* da *proa* (que normalmente não possuía porta)<sup>37</sup>.

Os sistemas de locomoção eram os mesmos nos outros barcos de grandes dimensões — *barcos* e *barcos* dos Palheiros, com o senão de nos últimos a direcção do barco ser feita directamente pelo *pau do leme*, sem existirem neste caso as *cordas da rabeca* para controlo do *leme*. Os *barcos do lavrador* podiam ter todos aqueles sistemas de propulsão, já citados, mas normalmente não possuíam leme (e toda a engrenagem consequente) e na maior parte das

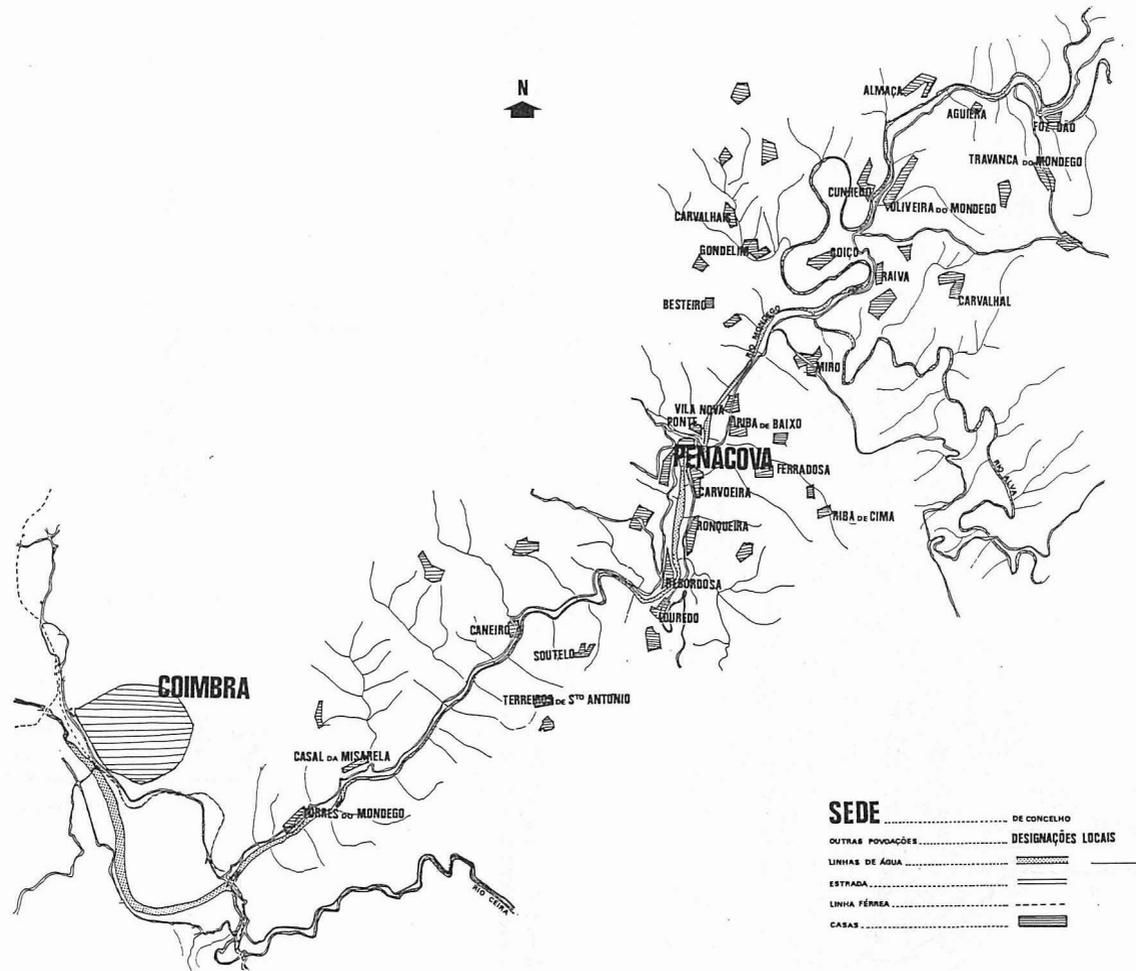
<sup>37</sup> O *leito* da *proa* nas *barcas* podia ou não possuir porta, em contrapartida o *leito* da *proa* dos barcos nunca possuía porta.

vezes também não possuíam *vela e mastro*<sup>38</sup>. Já os *buracos do remadoiro* neste tipo de embarcação não se encontram próximos da *proa* (como no caso da *barca*), mas para além do *banco* mais próximo da *ré*, permitindo a largura deste barco que o acto de remar pudesse ser feito só por uma pessoa.

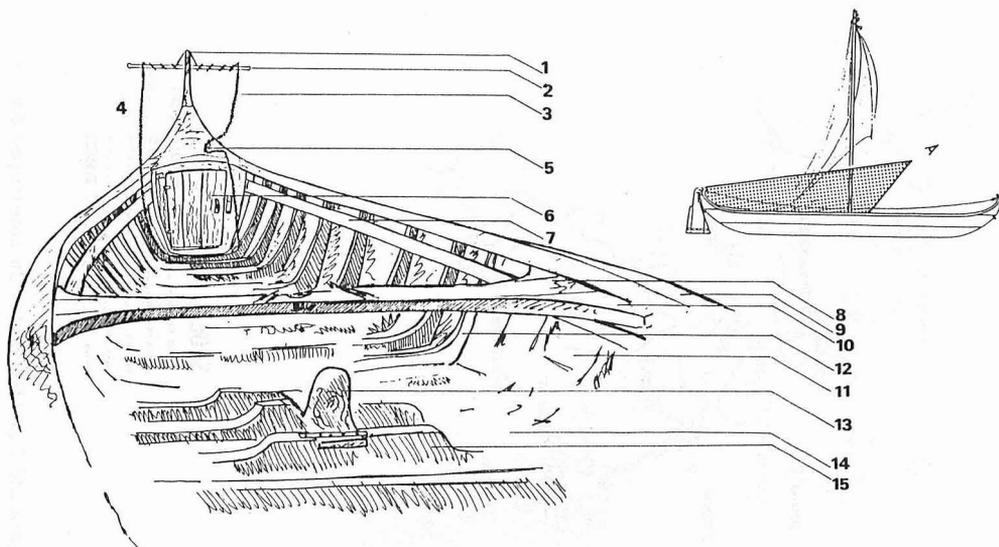
---

<sup>38</sup> Os *barcos do lavrador* que encontrámos ao longo do Mondego eram de uma inconsistência de formas extraordinária, não conseguindo nós idealizar uma caracterização típica destes barcos. No entanto cremos que o desenho apresentado — que resultou de uma «média» de muitos barcos observados — não foge muito ao típico *barco do lavrador*.



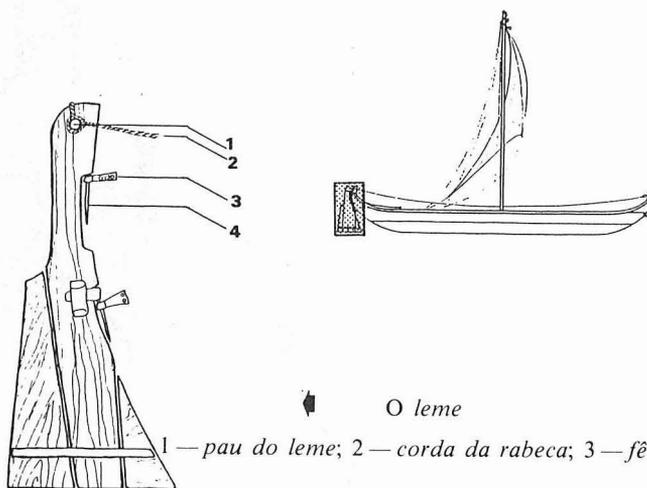


O rio Mondego e as diferentes localidades de Coimbra até Foz Dão (antes da construção da barragem da Aguieira)



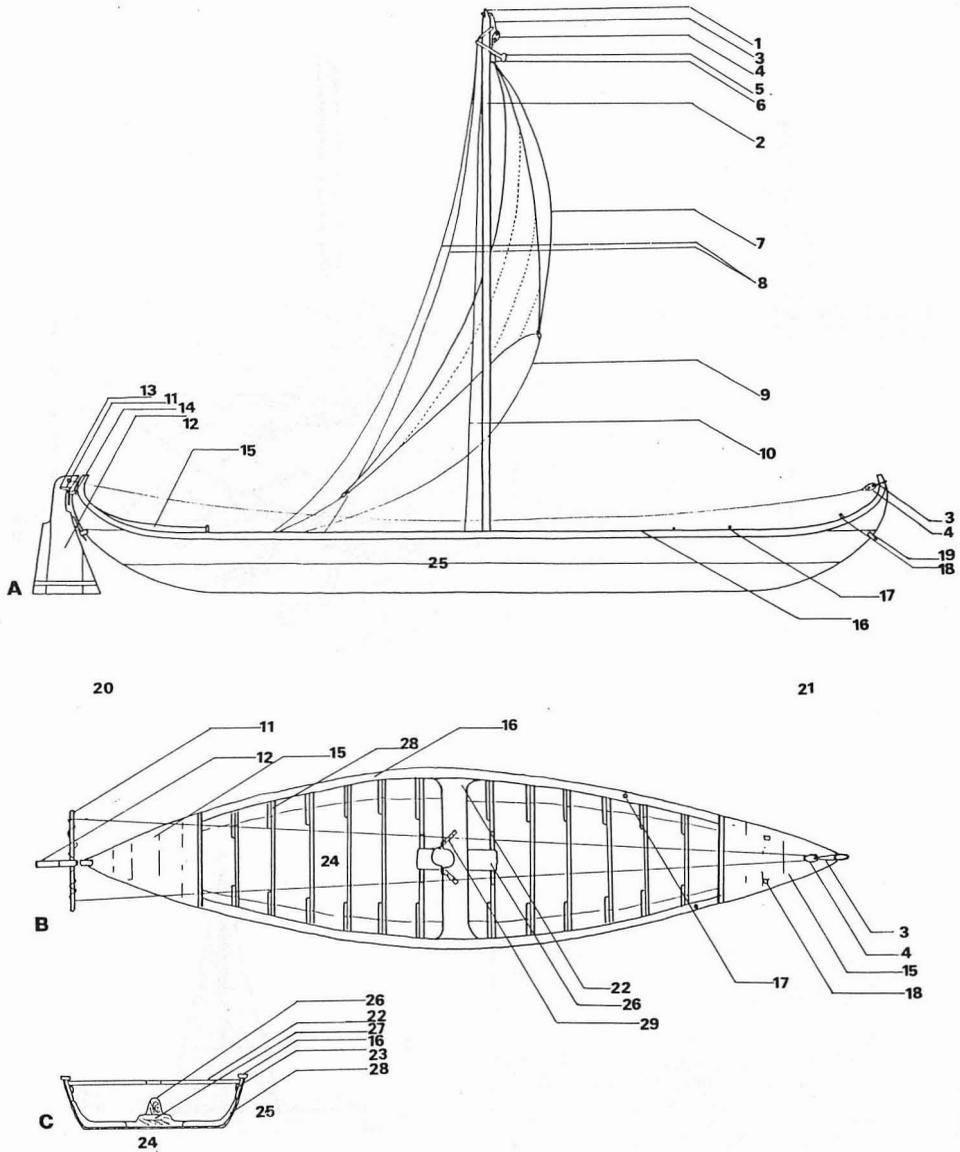
Vista da barca do banco para a ré

1 — leme; 2 — pau do leme; 3 — corda da rabeca; 4 — ré; 5 — leito; 6 — porta do leito ou da loja (que fecha a boca da ré); 7 — adraga; 8 — banco; 9 — bordos; 10 — curvas; 11 — costado; 12 — caverna; 13 — coicia; 14 — fundo; 15 — marmela



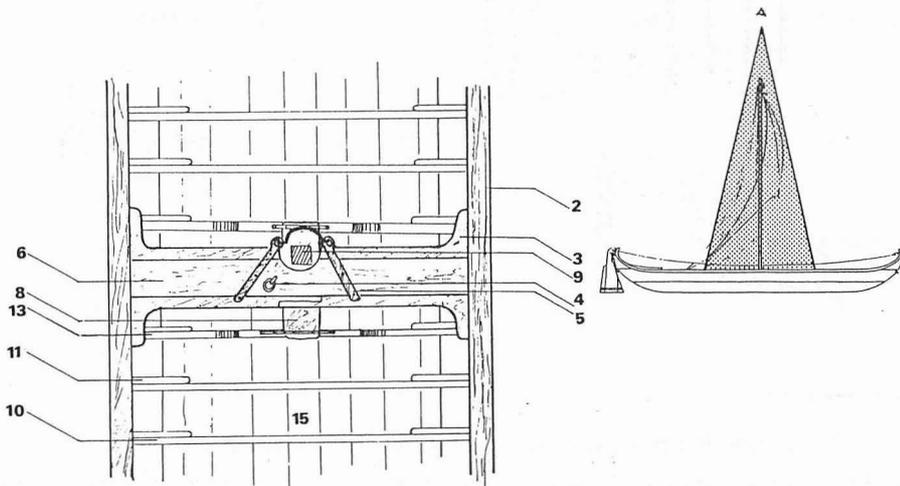
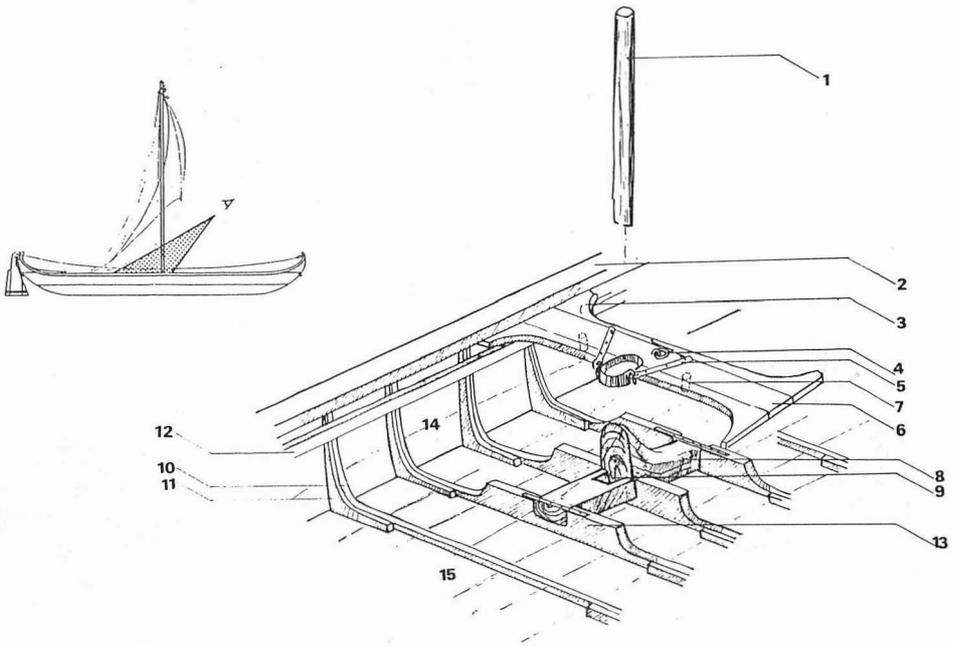
O leme

1 — pau do leme; 2 — corda da rabeca; 3 — fêmea; 4 — macho



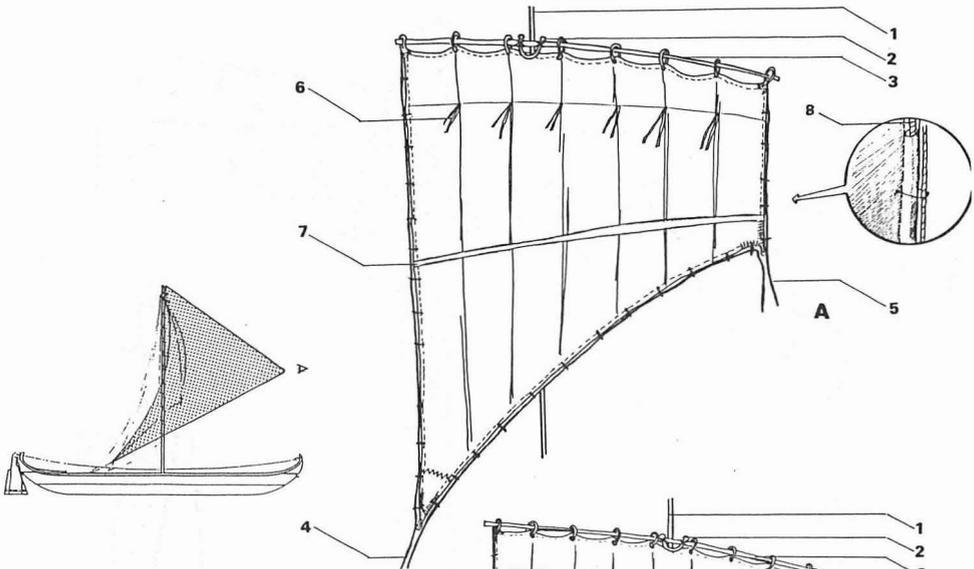
Barca vista de perfil (A), por cima (B) e em corte transversal (C)

- 1 — punho do mastro; 2 — mastro; 3 — ástea (corda para segurar o moitão à ponta do mastro); 4 — moitão; 5 — troça; 6 — verga ou verguilha da vela; 7 — vela; 8 — estais (para segurar o mastro); 9 — escotas; 10 — adrinça; 11 — pau do leme; 12 — leme; 13 — macho; 14 — fêmea; 15 — leito ou loja; 16 — bordo; 17 — tiroleto; 18 — orelhas (para pendurar a fateicha); 19 — fêmea (para prender o cabo da fateicha); 20 — ré; 21 — proa; 22 — banco; 23 — adraga; 24 — fundo; 25 — costado; 26 — coícia; 27 — marmela; 28 — caverna; 29 — ferro do banco



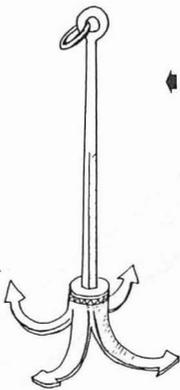
Duas vistas da barca

1 — mastros; 2 — bordos; 3 — curvas; 4 — croque; 5 — ferro ou canga (do banco); 6 — banco;  
 7 — tornos ou croquis; 8 — coicia; 9 — coiciamento; 10 — cavernas; 11 — emendas; 12 — adraga;  
 13 — marmela; 14 — costado; 15 — fundo

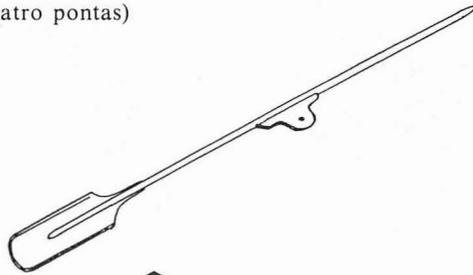


As velas: A — a mandriona ou vela triangular; B — a redonda

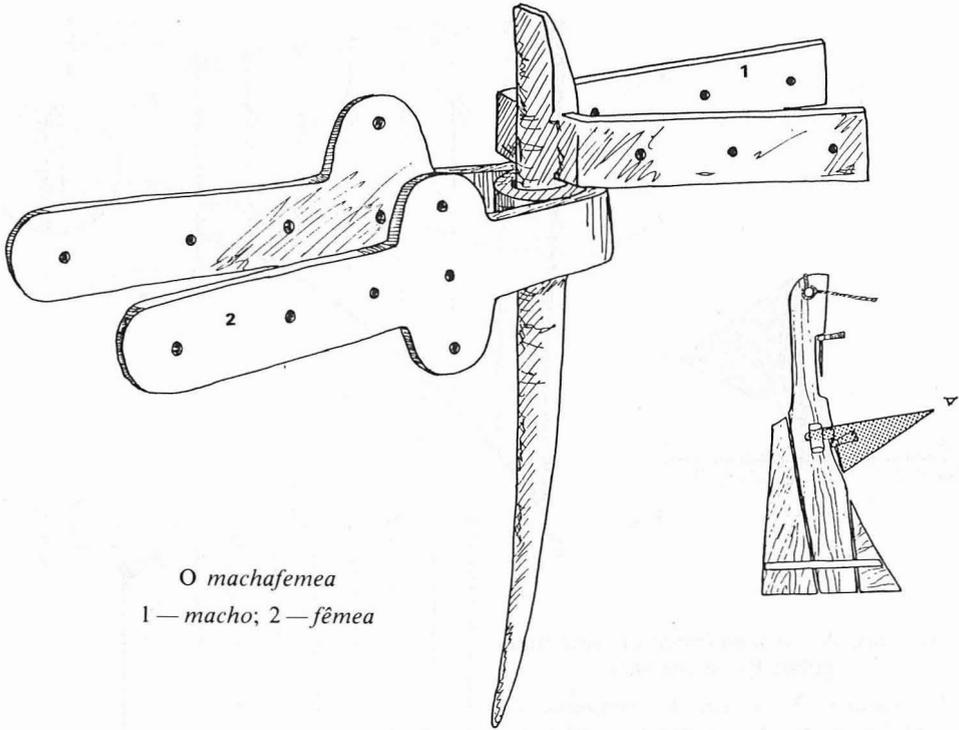
1 — mastro; 2 — troça; 3 — verguilha ou verga; 4 — estai; 5 — escota; 6 — imbergues ou fitas; 7 — fita de lona de reforço da vela; 8 — corda



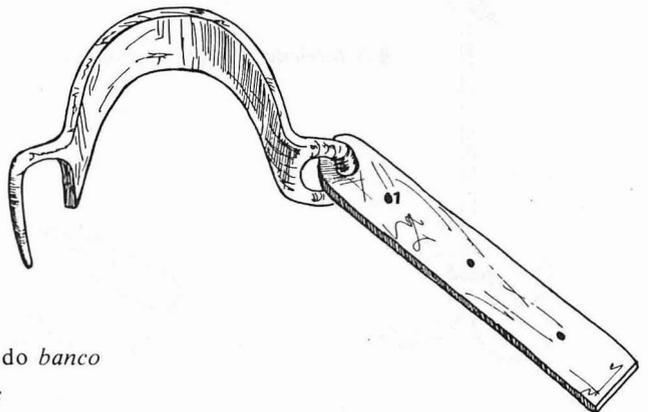
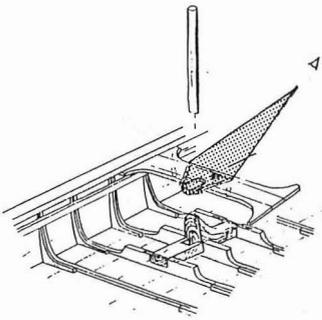
◆ A fateicha (de quatro pontas)



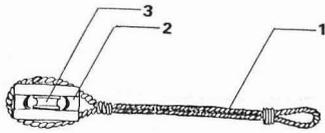
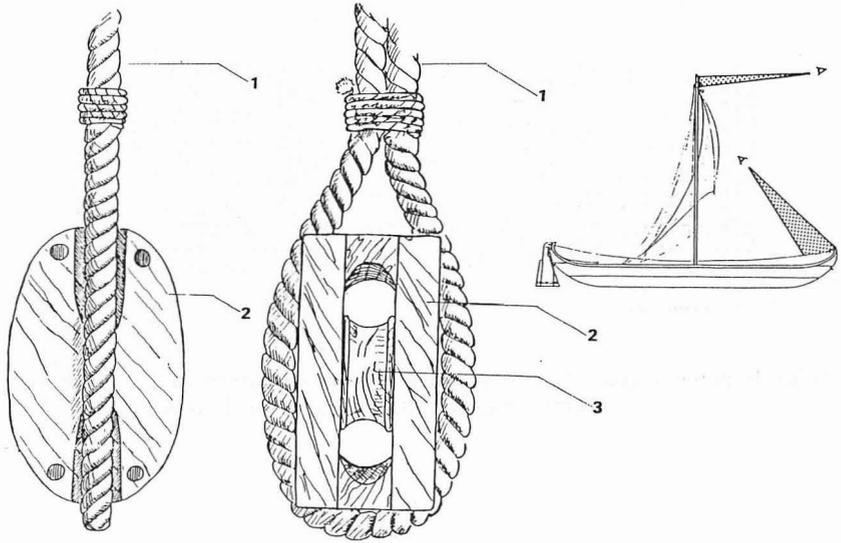
◀ O remo



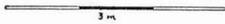
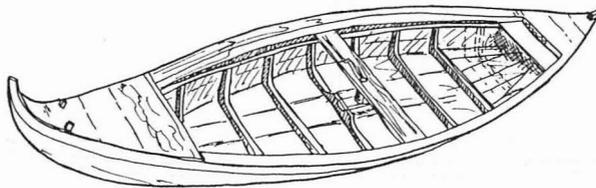
O machafemea  
1 — macho; 2 — fêmea



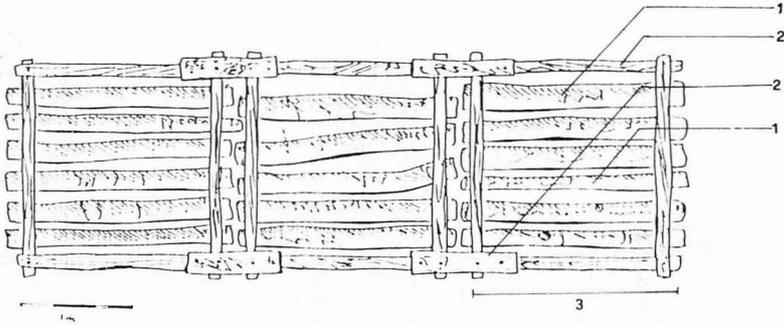
O ferro ou a canga do banco  
1 — cunhas



O moitão  
1 — ástrea, 2 — moitão, 3 — roda

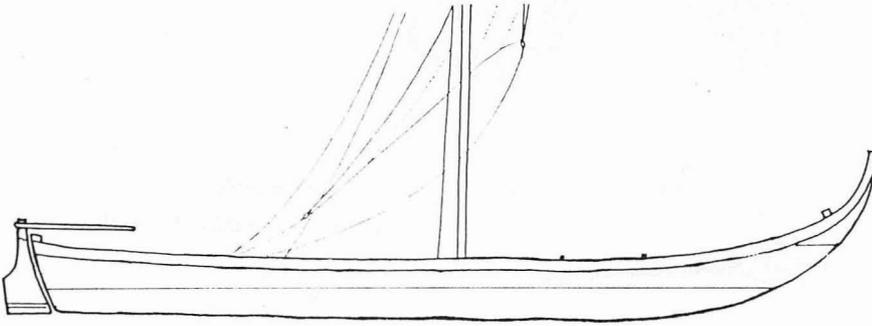


Dois panoramas do *barco do lavrador* ou *barco do trabalhador*

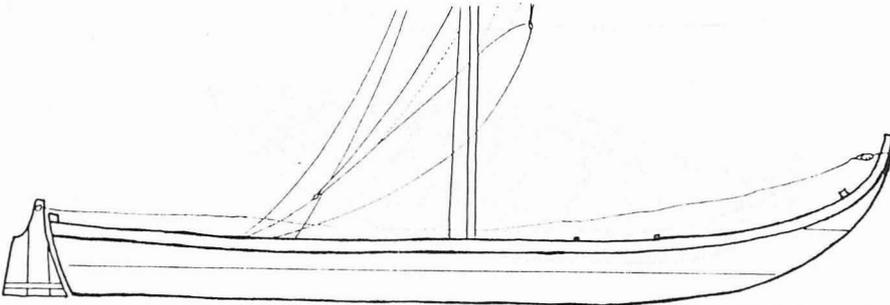


A Jangada

1 — rolos de pinheiro (com aproximadamente 35 cm de diâmetro); 2 — falheiros; 3 — uma ida (uma jangada podia chegar a ter 17 idas)



O barco de Palheiros



O barco

## APÊNDICE

Relação dos barqueiros ainda vivos (até Junho de 1987) dos diferentes lugares, ao longo do Mondego.

### BESTEIRO

Arlindo Alves

### CANEIRO

Américo Ralha

António Lopes Moreira

José Calhau (dono, em tempos, de uma barca. Chegou a ter ao longo da sua vida 5 barcas).

Manuel Calhau

Mário Lopes

Zé d'Assunção

### CARVALHAIS

Manuel de Oliveira

### CARVALHAL

Alípio Martins

Artur Ferreira

Américo Poças

Joaquim Silva

### CARVOEIRA

António Caixeiro

António Pais

António Tomás

Constantino Grilo

Daniel Caixeiro

Jaime Oliveira (dono, em tempos, de um barco)

Leonel Tomás

### COIÇO

José das Carvalhas

## CUNHEDO

Afonso Ferreira Febras  
José Ferreira Febras  
Manuel Ferreira Febras

## GONDOLIM

António Lopes Flório  
António Maia de Oliveira (foi barqueiro só até aos 20 anos)  
António Martins Belbouche  
Joaquim Martins Belbouche (dono, em tempos, de um barco)  
Leonel Martins Branco  
Manuel Duarte (dono, em tempos, de uma barca de passagem)

## MIRO

Alípio Alves  
Alípio Fernandes  
David d'Ascensão  
Mário Fernandes

## OLIVEIRA DO MONDEGO

António Costa (dono, em tempos, de uma barca de passagem)

## PONTE (de Penacova)

Alípio Manso  
Alípio dos Santos  
Alípio da Silva Cruz  
Daniel Praça  
Daniel da Silva Cruz  
Henrique dos Santos  
Joaquim Pinéu

## RAIVA

Manuel

## REBORDOSA

Américo Granha  
Eugénio Flório  
Henrique Padilha de Oliveira  
Maximino Padilha de Oliveira

## RIBA DE BAIXO

Diamantino (Carapinha) dos Santos (dono, em tempos, de um barco)  
José de Adelaide  
José Alves Novo  
José da Cruz  
Mário Alves

## SOUTELO

Mauro da Silva Carvalho

SOITO

Abel da Cruz

António Martins Calrriho (dono, em tempos, de uma barca)

Francisco Alves

José da Cruz

TERREIROS DE ST.º ANTÓNIO

João Santos (dono, em tempos, de pelo menos seis barcos)

VILA NOVA

Armando Alves

Armando Oliveira Courtão

José (da Rabeca) Ferreira da Silva

Luís de Oliveira Courtão