



SOBRE AS RELHEIRAS DA ILHA TERCEIRA

TIAGO RESENDES*, JOÃO MONIZ*

* ASSOCIAÇÃO OS MONTANHEIROS

FOTOS: ASSOCIAÇÃO OS MONTANHEIROS

EM FEVEREIRO DE 2015 o Grupo Parlamentar do CDS-PP Açores propôs à Assembleia Regional a aprovação de uma recomendação para se proceder à inventariação das relheiras existentes nas diferentes ilhas dos Açores, com vista à eventual promoção destas estruturas como elemento turístico. Na sequência dessa iniciativa, divulgada e explorada pela comunicação social, a Associação Os Montanheiros foi contatada a dar a sua opinião, primeiro nos jornais e depois junto da comissão parlamentar regional que se encontrava a estudar esta proposta, tendo ainda correspondido à solicitação dos Serviços de Ambiente da Terceira enviando-lhe a informação que então possuía, sobre a localização das principais relheiras que conhecia na ilha Terceira.

Não querendo deixar passar a oportunidade de manter atual esta questão, resolveu a associação investir algum do seu tempo em trabalhos de campo, na primavera e verão deste ano, melhorando em muito o nosso conhecimento nesta área. Este artigo é um resumo do que sabemos agora ser a situação na Terceira.

O que são relheiras?

Relheiras são sulcos mais ou menos profundos, mais ou menos largos, deixados na pedra fragmentada e desgastada pela passagem recorrente das rodas dos carros de bois num mesmo local, seguindo um mesmo trajeto. Para conferir durabilidade, as rodas de madeira eram envoltas em aros de ferro

que *tritavam* de forma continuada os afloramentos rochosos, sobre os quais preferencialmente surgiam estes caminhos rurais. Apesar dos solavancos, por aqui havia a garantia que os cascos dos animais não cavavam o piso ou que o carro-de-bois, com o peso da carga, não se enterrava na lama.

São raras as referências escritas sobre relheiras na historiografia açoriana. As mais antigas sobre a ilha Terceira encontram-se em obras de Francisco Ferreira Drummond e datam de meados do século XIX:

*“Sem dúvida que, achando-se a ilha cerrada de mato bravo, e todo inacessível e impenetrável, não havia lugar a explorar-se o seu interior para logo se examinarem os profundos vestígios que em muitas partes fizeram os carros — do mesmo sintel que os de hoje — e dos quais ainda aparecem rompidas duríssimas pedrarias nos matos altos: Caminho do Borratém, Areeiros, fim da Serra, Cavacas, Caldeira, e outras muitas partes, onde os nossos nonagenários confessam sempre os conheceram, já com admiração de seus pais, que os tinham por obra de remotos séculos.”*¹
“Porém não haviam vestígios de terem sido habitadas por algum povo do mundo. Todavia, parece que no interior da ilha Terceira, onde estão os matos e baldios, se mostram ainda hoje profundas relheiras de passagem de carros, feitas

¹ DRUMMOND, Francisco Ferreira — *Anais da Ilha Terceira* - I Vol. Capítulo III, Nota 12, p. 20. 1981.

em duríssimas pedras, e em sítios não frequentados, e que não o foram também pelos nossos primeiros povoadores.”²

Outra referência surge no Almanaque Insulano de 1874:

“Nos leitos de várias ribeiras desta ilha, e máximo em algumas das que atravessam as paróquias das Doze Ribeiras e Serreta, encontram-se grandes sulcos escavados na pedra viva, feitos, ao que se presume, pela continuidade da passagem de numerosos carros, que ali deixaram aqueles vestígios. E não só se vêem estes sinais em lugares próximos aos povoados, mas também em pleno baldio ou charneca, distanciados das habitações aldeãs, tornando-se notável que nestas proximidades, a par do estéril dos terrenos, se não veja o mínimo indício, quer de casas, quer de estradas, ou de produções agrícolas. Seriam estes os caminhos trilhados pelos primeiros povoadores da ilha?... Quem o poderá dizer?!”³

Sem dúvida que esta última referência, no *Almanaque Insulano*, foi baseada nos relatos anteriores de Drummond. Também fica claro a convicção do autor, num pré-povoamento desta ilha por gente desconhecida, ideia sustentada por “vestígios” que mais não eram que as relheiras que o próprio acreditava serem já antiquíssimas. Essa é no entanto uma teoria que não cabe a este artigo desenvolver.

Sabe-se no entanto, através do contato com pessoas mais antigas, principalmente do meio rural, que era comum encontrarem-se estas marcas nos caminhos e canadas desta ilha. Com o passar dos tempos estas marcas foram desaparecendo, restando ainda pequenos troços ou vestígios, por vezes pouco definidos, em ribeiras, matos e antigas canadas agora intransitáveis, tornando difícil a sua localização e identificação. Outras marcas ainda, encontram-se hoje destruídas ou cobertas por terra, matos ou mesmo pelo asfalto dos caminhos modernos que foram surgindo. Prova disso são as relheiras que surgiram na Canada Larga em abril de 2013, junto ao Biscoito das Fontinhas, depois da chuva intensa de vários dias ter arrastado o tapete superficial do caminho, deixando a descoberto essas relheiras.

É também conhecida a dificuldade dos caminhos antigos da ilha, estreitos, irregulares e sinuosos, tornando difícil a comunicação e o transporte de bens e pessoas entre povoações. A tal ponto que, numa primeira fase do povoamento privilegiou-se o transporte por mar ao invés de o fazer por terra, por ser mais fácil, como o comprovam inúmeros relatos dessa prática. Evidência disso é também a origem do topónimo “Ponta do Trigo” na freguesia do Porto Martins, local onde se carregava trigo que seguia em barcos para Angra. Com o desbravar dos matos da ilha e a criação de novos povoados o carro de bois foi roubando protagonismo ao barco.

O carro de bois

O primeiro automóvel chegou à Terceira em 1908 e em 1930 a ilha contava somente com 123 viaturas: 89 ligeiros e 34 camionetas.⁴

Já o carro de bois, utilizado no transporte de todas as



FIGURA 1 Exemplo de transporte efetuado pelo carro de bois. Neste caso, uma “muda” das Bugias para a construção da pista da Base das Lajes.

cargas pesadas até ao final da década de 70 do século passado, existia em grande número em toda a ilha, como o mostra Merelim quando diz que na freguesia dos Altares “120 era o número de carros de bois para o amanhã da lavoura.”⁵

Eram utilizados para todo o tipo de transporte: da pedra para a construção das casas e divisão de propriedades, das lenhas que alimentavam o fogão e o aquecimento do forno, nas mudas onde se levavam todos os pertencentes de uma família, das alfaias para o arranjo das terras, dos cereais e novidades produzidas nos campos, das pessoas nos dias festivos, do vinho e do pão para distribuição nos arraiais dos bodos. Já FRUTUOSO referia que todas as semanas carros de bois carregados traziam variedade de frutas, trigo e outros cereais, legumes e carne, para vender em Angra, vindos de outras freguesias:

*Há neste lugar da Aqualva muitos pomares Tem tantas e tão várias frutas, que no tempo delas abastam para todos os vizinhos e outros que ali vão, e, além disto, todas as somanas, enquanto a fruta dura, vão muitos carros carregados a vendê-la à cidade de Angra.*⁶

*Ao pé desta serra do Paul... está um lugar que se chama as Fontainhas... Ao pé desta serra, da banda do norte, como disse, há muitos e frescos pomares, e jardins de muitas e diversas frutas, e formosos rozales, em tanta quantidade, que as levam em carros, em bestas, a vender à cidade de Angra, como fazem os de Aqualva.*⁷

Eram construídos em madeira resistente, geralmente *roseira* (*Robinia pseudoacacia*). No geral apresentavam um comprimento máximo de 4,20 metros e uma largura do eixo de 1,30 metros, com pequenas variações derivadas do empeno das rodas. As variações eram diminutas, até porque os carros eram construídos segundo moldes que se transmitiam de geração em geração de carpinteiros.⁸

As rodas em madeira tinham um diâmetro de 90 cm, crescendo mais 2 cm devido ao revestimento com o aro em ferro. Inicialmente os aros eram mais estreitos e fixados à madeira com pregos de cabeça muito saliente, que promoviam uma maior durabilidade da roda e principalmente uma melhor aderência e tração, mas danificando muito os novos caminhos que iam surgindo em calçada e *macadame*. Em 1817 o Capitão General Francisco António d’Araújo é quem primeiro tenta acabar com esses danos:

5 MERELIM, Pedro – *As 18 Paróquias de Angra. Sumário Histórico*. Edição do autor. p. 20. 1974

6 FRUTUOSO, Gaspar – *Saudades da terra*. Instituto Cultural de Ponta Delgada, Livro VI - CAP. IV, pp. 18-19. 2005.

7 FRUTUOSO, Gaspar – *Saudades da terra*. Instituto Cultural de Ponta Delgada, Livro VI - CAP. V, p. 21. 2005

8 ANDRADE, Adelino – “*Ontem*” era assim. Edição do autor, pp. 188-198. 2014.

2 DRUMMOND, Francisco Ferreira – *Apontamentos Topográficos, Políticos, Cívicos e Ecclesiásticos para a história das nove ilhas dos Açores servindo de suplemento aos Anais da Ilha Terceira*. p. 35. 1990.

3 *Almanaque Insulano para os Açores e Madeira para 1874*. p. 183. 1873

4 *A União*, de 24 de dezembro de 1966

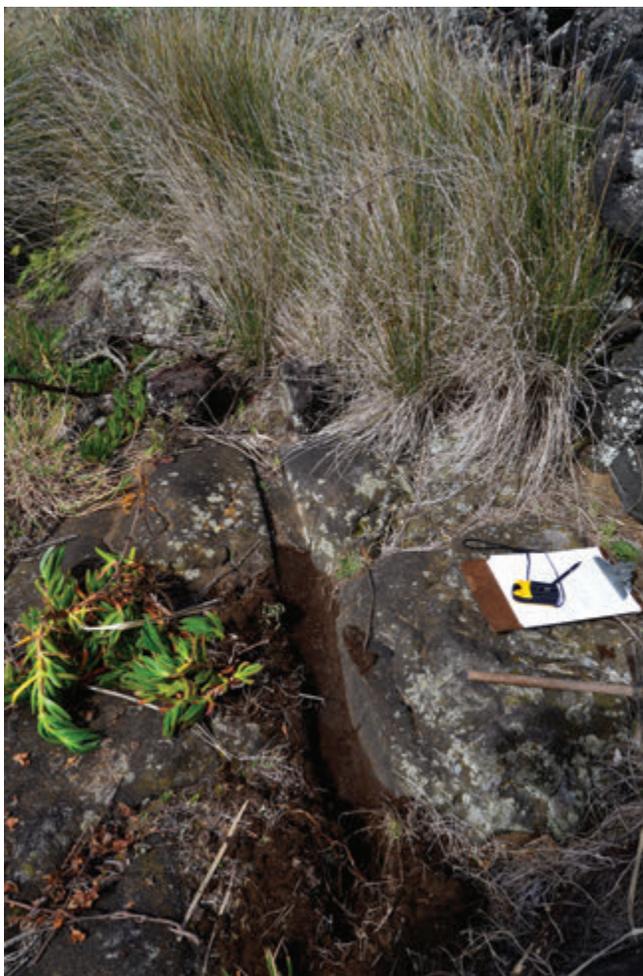


FIGURA 2 Local onde era evidente a presença de relheiras. Neste caso específico na Salga em São Sebastião.

“Mas vendo quanto os carros de pregadura alta de ponta aguda (utilizados por uma inexplicável mania dos mesmos povos) danificavam, cortavam e destruíam absurdamente as calçadas mais duradouras, ordenou às câmaras fizessem posturas, com o fim de se remover tão prejudicial uso [...] e achando que era uma luta interminável, pois de todos os modos e maneiras se estudava por iludir as suas ordens, sem aparecer emenda alguma, fez que se usassem meios violentos para se conseguir o necessário fim. Em dia da Santíssima Trindade, à mesma hora em que se andavam dando os bodos do Espírito Santo, mandou por toda a ilha diferentes executores, que acompanhados de escoltas de soldados procederam no desferramento de todos os carros, que não estavam nas proporções do modelo por ele recomendado muito antes.”⁹

O mal perdurou, no entanto, por mais umas décadas, havendo várias deliberações municipais, em acórdãos da década de 30 e 40 do século XIX, no sentido de acabar com estes danos, impedindo os carros com este tipo de rodado de circular nas principais estradas, calcetadas, e inclusive de entrar por qualquer via na cidade de Angra, sob pena de apreensão do carro.

A importância de se conhecer este tipo de rodado é o facto de produzirem relheiras em “V”, que ainda hoje se po-

dem encontrar. Os carros de bois obviamente que persistiram ainda por muito tempo, mas agora com os rodados com perfil em “U”... e com os pregos com cabeça “baixa”. Hoje em dia praticamente só é possível vê-los nos caminhos da ilha Terceira aquando de cortejos etnográficos e durante as celebrações do Espírito Santo, principalmente na zona do Ramo Grande nas freguesias das Lajes e Vila Nova.

Distribuição na ilha Terceira

Em consequência da proposta de inventariação das relheiras existentes nos Açores, referida no início deste artigo, foi pedida à Associação Os Montanheiros, pelos Serviços de Ambiente da Ilha Terceira, uma listagem dos locais onde havíamos já identificado relheiras. Sabíamos no entanto que o documento que estávamos a entregar não traduzia de forma alguma a realidade na ilha, pois pecava grandemente por defeito. Tínhamos disso consciência mas faltava-nos trabalho de campo, que permitisse registar convenientemente outras relheiras que tínhamos uma vaga ideia existirem, e comprovar algumas novas indicações que nos foram entretanto chegando. Por ser oportuno e do interesse da associação, e não só, foi decidido proceder-se a um inventário simples, que melhorasse o pouco saber que havia.

O processo de inventariação das relheiras foi relativamente expedito. Começámos por reunir informação já existente, de antigos cabreiros, pastores, cabouqueiros, aguadeiros, etc., proveniente de outros trabalhos que temos vindo a realizar ao longo dos anos. Graças a essa informação sabíamos de antemão onde encontrar ou haver boas hipóteses de encontrar alguma marca da passagem de carro de bois.

Para este trabalho optou-se por registar apenas marcas evidentes de relheiras, descartando casos duvidosos, pouco expressivos ou entretanto destruídos. Por questões operacionais o trabalho de campo terminou no final de julho, não sendo aqui apresentados novos casos conhecidos depois dessa data. Assim, foram identificados **vinte e oito locais** com relheiras, tal como apresentado no mapa. Importa referir que após a conclusão do trabalho de campo, durante o processo de pesquisa, escrita e organização de dados, encontrámos mais quatro locais onde era evidente a presença de relheiras: na Ribeira das Doze (Doze Ribeiras); Forte de São Filipe (Porto Martins); Biscoito das Furnas (Porto Judeu) e Biscoito do Terreiro (Porto Judeu).

A localização das relheiras na ilha Terceira é muito diversa: encontram-se em antigos locais de travessia de ribeiras, como são os casos da *Ribeira das Sete* (Santa Bárbara, *Ribeira da Ponte* (São Bartolomeu) e *Ribeira da Lapa* (Altares); em antigos caminhos que serviam de comunicação entre o norte e o sul da ilha, como é o caso dos *Três Cantos* e do *Biscoito da Atalhada* (Posto Santo); em antigos caminhos litorais que com o tempo foram-se tornando intransitáveis devido à erosão marítima, aos sismos e aos temporais que fizeram desaparecer troços da costa, como são os casos da *Banda da Canada* (Porto Judeu), da *Salga* (São Sebastião) e do *Porto de São Fernando* (Porto Martins); em antigos caminhos de acesso a lenhas, como são os casos do *Juncalinho* e da *Passagem das Bestas* (Porto Judeu) e da *Canada do Barreiro* (Biscoitos) e em outros locais onde as vias tinham mais de uma função.

Para interpretação dos dados recolhidos veja-se a Tabela 1.

9 DRUMMOND, Francisco Ferreira – *Anais da Ilha Terceira* - III Vol. Capítulo VI, ano 1817, p. 288. 1981.

TABELA 1 LISTAGEM E CARACTERÍSTICAS DAS RELHEIRAS DA ILHA TERCEIRA

	LOCAL / FREGUESIA	DATA DO LEVANTAMENTO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾	PROFUNDIDADE (CM) ⁽²⁾	FUNÇÃO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	Canada do Barreiro / Biscoitos	17.mai.2015	-	15	Caminho antigo	Mau	Antigamente esta canada, que vai do Barreiro à Malaguiza, servia de acesso aos matos para apanha de lenhas. É uma canada muito antiga que consiste num amontoado de pedras por vezes bastante irregular. Observa-se pontualmente nos afloramentos rochosos a marca de relheiras.
2	Ribeira da Lapa / Altares	5.mai.2015	10	10	Travessia da ribeira	Mau	Parte das relheiras foram destruídas, com a colocação de betão para facilitar o acesso a uma pastagem.
3	Trilho Pedestre Relheiras de São Brás / São Brás - Agualva	17.jun.2015	850	15	Caminho antigo	Bom	Integradas no trilho <i>PRC8TER – Relheiras de São Brás</i> . Passavam por aqui carros de bois de vários tipos: há relheiras com sulcos em V e outras em U. A sua limpeza e valorização foi efetuada pelo Agrupamento 713 do Corpo Nacional de Escuteiros (São Brás).
4	Canada Larga / Agualva - Fontinhas	17.jun.2015	-	-	Caminho antigo	-	Foram postas a descoberto pelas chuvadas fortes de abril de 2013, mas com as obras de reparação do caminho foram novamente tapadas.
5	Fonduras / Santa Cruz	12.mai.2015	1	10	Caminho antigo	Mau	Situam-se numa linha de água. Estão quase soterradas, devido ao seu entulhamento da linha de água que permitiu a elevação do caminho que ali passa.
6	Canada da Ribeira das Dez / Doze Ribeiras	18.mai.2015	20	10	Caminho antigo	Mau	Aparecem nos afloramentos rochosos existentes ao longo da Canada da Ribeira das Dez. Estão muito cobertas por terra e vegetação.
7	Reservatório / Santa Bárbara	05.mai.2015	50	15	Caminho antigo	Razoável	Tem uma pequena placa em madeira no local que diz: "Passagem de Carros de Bois". Este antigo caminho era usado pela população para o transporte de água que vinha do Poço das Pipas, que se situava mais acima na encosta da Serra de Santa Bárbara.
8	Ribeira das Sete – Caminho de Cima / Santa Bárbara	16.jul.2015	2	10	Travessia da ribeira	Mau	Os sulcos mais visíveis estão no meio da ribeira e são relativamente fundos. Nas margens ficam mais largos, menos profundos e nalguns locais junto às margens da ribeira estão parcialmente cobertas de betão.
9	Ribeira das Sete, junto à Estrada Regional / Santa Bárbara	05.mai.2015	10	20	Travessia da ribeira	Razoável	Foram criadas pelos carros que atravessavam a ribeira antes da existência de uma ponte naquele local. Há uma placa no local, colocada pela Junta de Freguesia, que diz: "Relheiras do passado, memórias de tempos e vivências. No leito da Ribeira das Sete, encontram-se grandes sulcos escavados na pedra, feitos pela passagem continuada de numerosos carros de bois, numa altura em que não existiam pontes. Essas relheiras marcam tempos árduos de vivência das primeiras gerações de barbarenses."
10	Ribeira das Sete – Rua N. S. da Ajuda / Santa Bárbara	15.jul.2015	3	5	Travessia da ribeira	Mau	No leito da ribeira. Teriam originalmente maior extensão mas atualmente desaparecem sob um muro, no lado Oeste, e sob uma casa, a Leste.
11	Ribeira da Ponte / São Bartolomeu	09.jul.2015	6	15	Travessia da ribeira	Mau	No leito da ribeira. As fundações da ponte estão sobre as relheiras. Cem metros para sul encontram-se no leito desta ribeira outras relheiras de menor dimensão.
12	Canada do Boqueirão / São Bartolomeu	09.jul.2015	2	10	Caminho antigo	Mau	Algumas relheiras aparecem sobre afloramentos rochosos e outras sobre as pedras que foram colocadas para regularizar o piso.
13	Caminho da Calçada / São Bartolomeu	09.jul.2015	20	5	Caminho antigo	Mau	Aparecem sobre uma calçada muito primitiva, nomeadamente em pedras que foram colocadas para regularizar os locais em que era mais difícil a passagem do carro de bois. Algumas relheiras foram destruídas pela passagem de tratores de lagartas. Deverão existir mais vestígios ao longo da canada.
14	Biscoito dos Carros / São Bartolomeu	15.jul.2015	3	3	Caminho antigo	Mau	As relheiras são largas.

(1) Valor aproximado dos troços que estão visíveis.

(2) Valor da profundidade máxima aproximado.

(3) Fomos neste dia confirmar se algum trilho teria ficado exposto

	LOCAL / FREGUESIA	DATA DO LEVANTAMENTO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾	PROFUNDIDADE (CM) ⁽²⁾	FUNÇÃO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	OBSERVAÇÕES
15	Três Cantos / São Bartolomeu	26.jun.2015	20	10	Caminho antigo	Mau	Estas relheiras estão mais visíveis nos afloramentos rochosos existentes na sobra da estrada. Sulcos em V. Possivelmente existem relheiras ao longo desta sobra de estrada mas estão muito tapadas por terra.
16	Biscoito da Atalhada - Mata do Estado / Posto Santo	18.mai.2015	-	15	Caminho antigo	Mau	Muito cobertas por terra e vegetação. O caminho antigo que passava pelo local seria o mesmo que vinha do Terreiro dos Padres.
17	Terreiro dos Padres / Posto Santo	18.mai.2015	60	20	Caminho antigo	Razoável	Foram limpas pela Junta de Freguesia. Sulcos em V o que indicava o uso de pregadura alta nas rodas. Por se situarem numa linha de água (Grotta de Moçambique) certos pontos foram soterrados. Estão ameaçadas pela constante passagem de veículos Todo-Terreno.
18	Biscoito do Juncalinho / Porto Judeu	14.jul.2015	2	10	Caminho antigo	Mau	Deviam fazer a ligação com a "Passagem das Bestas". Estão muito cobertas pela vegetação.
19	Biscoito do Meio - "Passagem das Bestas" / Porto Judeu	13.jul.2015	213	32	Caminho antigo utilizado para transporte de lenhas	Razoável	São as relheiras mais profundas da ilha. Existem relheiras paralelas e algumas cruzam-se. Aqui passavam os carros de bois carregados de lenha que abasteciam a cidade de Angra do Heroísmo. Sofreram uma limpeza pela Câmara Municipal de Angra do Heroísmo em 2011, mas apenas os sulcos centrais foram limpos, os paralelos continuam cheios de vegetação. Estão a voltar a ser invadidas pela vegetação, nomeadamente rapa e silvas. Foi publicado um livro sobre estas relheiras pela ART (Associação Regional de Turismo) em 2011, com o título "Passagem das Bestas".
20	Abaixo da Furna d'Água / Porto Judeu	13.jul.2015	1	10	Caminho antigo	Mau	Continuação da "Passagem das Bestas". Estão no meio de uma mata de criptomérias pelo que estão praticamente desaparecidas.
21	Canada dos Pastos / São Sebastião	21.abr.2015	30	5	Caminho antigo	Mau	Encontram-se muito cobertas por terra e vegetação. Segundo pessoas de mais idade de São Sebastião e da Fonte do Bastardo as relheiras seriam visíveis em muitas outras secções desta canada.
22	Canada do Buzio / Porto Martins	16.abr.2015	-	10	Caminho antigo	Mau	Visíveis ao longo de 430 m ao longo da canada nos afloramentos rochosos.
23	Porto de São Fernando / Porto Martins	16.abr.2015	40	5	Caminho antigo	Razoável	As relheiras estão sobre uma antiga calçada que servia de acesso ao porto de São Fernando e ao Forte de São Fernando, já desaparecido. Estão ameaçadas pela erosão da costa.
24	Porto de São Fernando - Forte / Porto Martins	16.abr.2015	10	10	Caminho de acesso ao Forte de São Fernando	Mau	Muito danificadas pelo mar. Sobre lajido.
25	Canada dos Carvalhos / Posto Santo	16.jul.2015	2	10	Caminho antigo	Mau	Esta canada antigamente servia de acesso ao mato. Muito cobertas com terra, são visíveis apenas onde existe um afloramento rochoso.
26	Ribeira do Teste / Porto Judeu	21.abr.2015	10	10	Caminho antigo	Mau	Em 2012 aquando uma visita a este local podia ver-se vestígios de relheiras durante quase 1 km. Após as cheias de 2013 e as consequentes obras de regularização das canadas e da ribeira uma parte significativa foi destruída, restando apenas um pequeno troço acima das habitações.
27	Banda da Canada / Porto Judeu	13.abr.2015	Troço 1: 0,5 Troço 2: 0,5 Troço 3: 0,5	5	Caminho costeiro antigo	Mau	Os vestígios deviam prolongar-se por 900 m, principalmente nos afloramentos rochosos do caminho, mas com a regularização do pavimento encontram-se praticamente desaparecidos.
28	Salga / São Sebastião	13.abr.2015	3	10	Caminho costeiro antigo	Razoável	Deviam existir ao longo de 200 m.

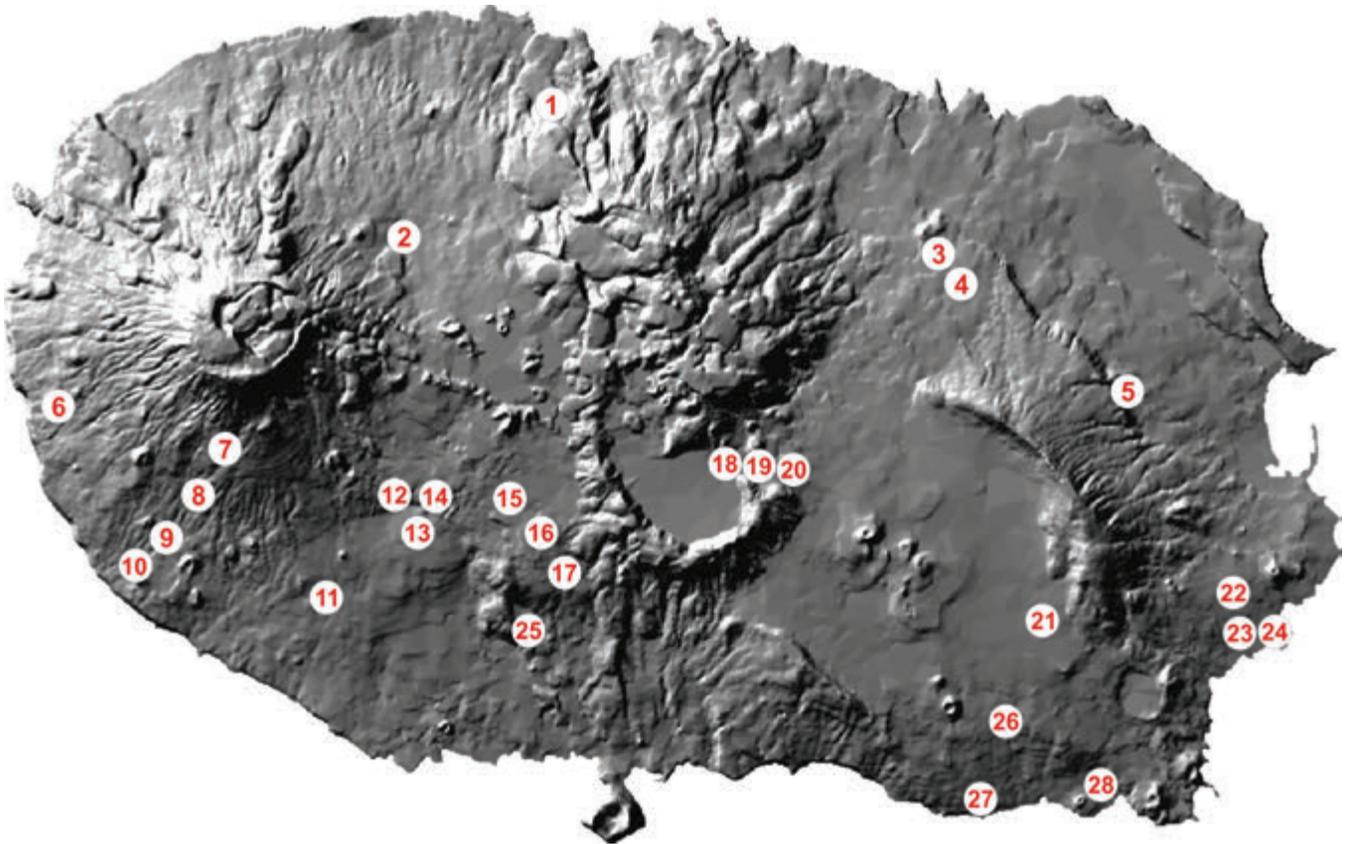


FIGURA 3 Mapa de localização das relheiras atualmente conhecidas na ilha Terceira:

1. Canada do Barreiro (Biscoitos);
2. Ribeira da Lapa (Altares);
3. Trilho Pedestre das Relheiras de São Brás (São Brás);
4. Canada Larga (São Brás);
5. Fonduras (Santa Cruz);
6. Canada da Ribeira das Dez (Doze Ribeiras);
7. Reservatório (Santa Bárbara);
8. Ribeira das Sete/Caminho de Cima (Santa Bárbara);
9. Ribeira das Sete/junto à Igreja (Santa Bárbara);
10. Ribeira das Sete/Rua Nossa Senhora da Ajuda (Santa Bárbara);
11. Ribeira da Ponte (São Bartolomeu);
12. Canada do Boqueirão (São Bartolomeu);
13. Caminho da Calçada (São Bartolomeu);
14. Biscoito dos Carros (São Bartolomeu);
15. Três Cantos (Posto Santo);
16. Biscoito da Atalhada (Posto Santo);
17. Terreiro do Padres (Posto Santo);
18. Biscoito do Juncalinho (Porto Judeu);
19. Passagem das Bestas (Porto Judeu);
20. Abaixo da Furna D'água;
21. Canada dos Pastos (São Sebastião);
22. Canada do Búzio (Porto Martins);
23. Porto de São Fernando (Porto Martins);
24. Porto de São Fernando/Forte (Porto Martins);
25. Canada dos Carvalhos (Posto Santo);
26. Ribeira do Teste (Porto Judeu);
27. Banda da Canada (Porto Judeu);
28. Salga (São Sebastião).



1. Canada do Barreiro (Biscoitos)



2. Ribeira da Lapa (Altares)



5. Fonduras (Santa Cruz)



3. Trilho Pedestre das Relheiras de São Brás (São Brás);



4. Canada Larga (São Brás)



6. Canada da Ribeira das Dez (Doze Ribeiras)



7. Reservatório (Santa Bárbara)



8. Ribeira das Sete/Caminho de Cima (Santa Bárbara)



10. Ribeira das Sete/Rua Nossa Senhora da Ajuda (Santa Bárbara)



9. Ribeira das Sete/junto à Igreja (Santa Bárbara)



11. Ribeira da Ponte (São Bartolomeu)



12. Canada do Boqueirão (São Bartolomeu)



14. Biscoito dos Carros (São Bartolomeu)



15. Três Cantos (Posto Santo)



13. Caminho da Calçada (São Bartolomeu)



16. Biscoito da Atalhada (Posto Santo)



17. Terreiro do Padres (Posto Santo)



20. Abaixo da Furna D'água



18. Biscoito do Juncalinho (Porto Judeu)



21. Canada dos Pastos (São Sebastião);



19. Passagem das Bestas (Porto Judeu)



22. Canada do Búzio (Porto Martins)



23. Porto de São Fernando (Porto Martins)



24. Porto de São Fernando/Forte (Porto Martins)



25. Canada dos Carvalhos (Posto Santo)



26. Ribeira do Testo (Porto Judeu)



27. Banda da Canada (Porto Judeu)



28. Salga (São Sebastião)



FIGURA 4 Pormenor da profundidade das relheiras da *Passagem das Bestas*.

Dos vinte e oito locais encontrados seis apresentam, quanto a nós, maior relevância: seja por possuírem a marca de ambos os rodados; por serem mais extensos, evidentes ou profundos; ou por ser facilmente identificável o tipo de serviço que os carros de bois faziam no uso dessas vias. São estes: **Ribeira das Sete junto à igreja** (Santa Bárbara), **Juncalinho** (Porto Judeu), **Passagem das Bestas** (Porto Judeu), **Relheiras de São Brás** (São Brás/Aqualva), **Salga** (São Sebastião) e **Porto de São Fernando** (Porto Martins).

Casos como a Salga ou o Porto de São Fernando têm uma importância acrescida porque representam o que resta de antigos caminhos do litoral que foram desaparecendo com a erosão costeira ou com os terremotos e tempestades.

No entanto, se fosse necessário eleger um lugar como o mais relevante esse seria a **Passagem das Bestas** pelas razões que são expostas adiante.

A Passagem das Bestas

Em 1988 José Maria Botelho (re)descobre a Passagem das Bestas, acesso privilegiado de viaturas à Caldeira do Guilherme Moniz pelo menos entre o século XVII e o século XX. Este membro da direção da Associação Os Montanheiros fazia um dos seus passeios quando reparou, naquele local, em duas fileiras quase paralelas de vassoura (Erica azorica) que “pareciam dois regos de milho”. Intrigado pelos estranhos alinhamentos, arrancou alguns desses pés e percebeu que cresciam dentro de relheiras profundas. Apenas mais tarde, ao ler a *Fénix Angrence* do Pe. Maldonado, compreendeu a

importância deste caminho de acesso à Caldeira do Guilherme Moniz, no conforto das populações da cidade

Hoje a **Passagem das Bestas** consiste num troço contínuo de relheiras profundas, com mais de 213 metros de extensão, facilmente identificáveis, constituindo aquilo que resta do antigo caminho, para homens, animais e carros-de-bois. Chegam a atingir nas partes mais profundas 32 cm de profundidade.

Representa o esforço de várias gerações, que iam à *Fajã Redonda*, no interior da Caldeira de Guilherme Moniz, recolher lenhas que carream através da *Fajã do Meio* (onde ficaram as relheiras), circundando a serra pelo leste, até às Açadas, e daí para Angra.

Para trás deixaram na pedra o registo de um passado,



FIGURA 5 Limpeza da *Passagem das Bestas* pelos funcionários municipais.



FIGURA 6 Limpeza da *Passagem das Bestas* pelos funcionários municipais.



FIGURA 7 Outro aspeto da *Passagem das Bestas*.



FIGURA 8 Zona onde se cruzavam os carros-de-bois que subiam, com os que desciam.

em que os lares e grande parte das pequenas indústrias, artes e ofícios, se alimentava dos matos do interior da ilha. A lenha e o carvão vegetal eram o combustível numa altura em que não se usavam botijas de gás ou qualquer outro hidrocarboneto fóssil.

Na passagem do século XVII para o XVIII o consumo de lenha em Angra era tão elevado que Maldonado fez disso reparo:

“Uma das notáveis grandezas de Angra em que pouco se repara, sendo tão digna de ser notória, é o gasto da lenha que se diz de lume. [...] Jazem esses matos no sertão da ilha. [...] Parece na verdade alimenta estas matas a divina providência, porque não só delas se tira em todos os tempos do ano a lenha de lume pera o gasto de todos os lavradores e moradores da ilha; mas também toda a abeguaría de que necessita a cultura, como são os arados, trilhos e grades, sem que haja parte que vedada seja, nem proibida por de alheio senhorio, com o que vem a ser comuns a todos. [...] É Angra a que faz o maior gasto, e para que se entenda o quanto importa se deve supor que conforme os livros e róis da Confissão das quatro paróquias da Cidade se acha haver dois mil cento e sessenta e dois moradores. Não quero que gaste cada um destes moradores mais de uma carga de lenha na semana, que asas fica a orsa diminuta, porque há muitas casas em Angra que lhes não bastam cinco nem seis. Tem o ano cinquenta e duas semanas (no que não há dúvida) multiplicadas fazem cento e doze mil quatrocentas e vinte e quatro cargas...”¹⁰

A Caldeira de Guilherme Moniz, pela sua acessibilidade e abundância, era uma das principais fontes dessa lenha e é provável que a maioria dos carros de bois que trilharam a *Passagem das Bestas* fossem da freguesia de São Bento, como o parece querer indicar Sampaio nas suas palavras sobre esta freguesia:

“Não tem indústria própria nem comércio. Os seus habitantes, na maioria pobres, entregam-se ao mister de cabreiros ou carretadores de lenhas do interior da ilha para os fornos.”¹¹

10 MALDONADO, Manuel Luis (Pe.) – *Fenix Angrence*. Instituto Histórico da Ilha Terceira. Angra do Heroísmo. 3º volume, pp. 302-303. 1997.

11 SAMPAIO, Alfredo da Silva – *Memória sobre a ilha terceira*. Imprensa Municipal. Angra do Heroísmo, p. 270. 1904.

Pouca importância foram dando as pessoas a quem José Maria Botelho falou do *Caminho das Bestas* até que, em 2009, os Açores associaram-se às comemorações dos 150 anos sobre a publicação da *Origem das Espécies*. Uma das obras então publicadas teve o contributo dos Montanheiros que aproveitaram a oportunidade para noticiar a passagem de Darwin a 20 de setembro de 1836 pela *Passagem das Bestas*, antes de seguir caminho para Inglaterra, após quatro anos de viagem.

Foi pela *Passagem das Bestas* que Darwin foi levado até as Furnas do Enxofre. No seu diário faz referências aos camponeses que viu nesta sua incursão ao interior da ilha dizendo: “Grande parte dos que hoje conhecemos trabalha nas montanhas recolhendo lenha. Uma família inteira, do pai ao rapaz mais novo, pode ser vista carregando o seu molho à cabeça para vender na cidade”.¹² Darwin refere, sem especificar onde, relheiras profundas: “Reparei em diversos locais, que devido ao grande movimento de carros-de-bois, a lava sólida em que consistia parte da estrada, estava desgastada em sulcos com a profundidade de doze polegadas [30,5 cm]”.¹³

Dois anos depois este, que é o mais expressivo conjunto de relheiras da ilha Terceira, motivou a publicação da obra “*Passagem das Bestas*”, segundo os autores no intuito de alertar para a importância histórica e potencial turístico/cultural deste património.¹⁴

A *Passagem das Bestas* é um dos exemplos que merece ser valorizado, pela sua dimensão, relevância e fácil acessibilidade. Nesse capítulo é de salientar o esforço do Grupo de Escuteiros de São Brás na limpeza e promoção das Relheiras de São Brás (ou Relheiras da Fonte do Cão), e da Junta de Freguesia de Santa Bárbara que identificou algumas na freguesia, colocando sinalização informativa junto das mesmas.

Considerações Finais

As relheiras são muitas vezes as evidências que restam do esforço de sobrevivência a que se submeteram gerações e gerações de terceirenses. Aqui trabalhavam avós, pais e filhos, para o ganho do pão de cada dia, sem o conforto e a como-

12 PEREIRA, José Nuno e Verónica Neves – *Darwin nos Açores*. Diário Pessoal com comentários. Observatório do Mar dos Açores, p. 42. 2009.

13 PEREIRA, José Nuno G. e Verónica Neves – *Darwin nos Açores*. Diário Pessoal com comentários. Observatório do Mar dos Açores, Horta, p. 46. 2009.

14 MENDES, Armando, et al. – *Passagem das Bestas*. Associação Regional de Turismo. Angra do Heroísmo. 2011.

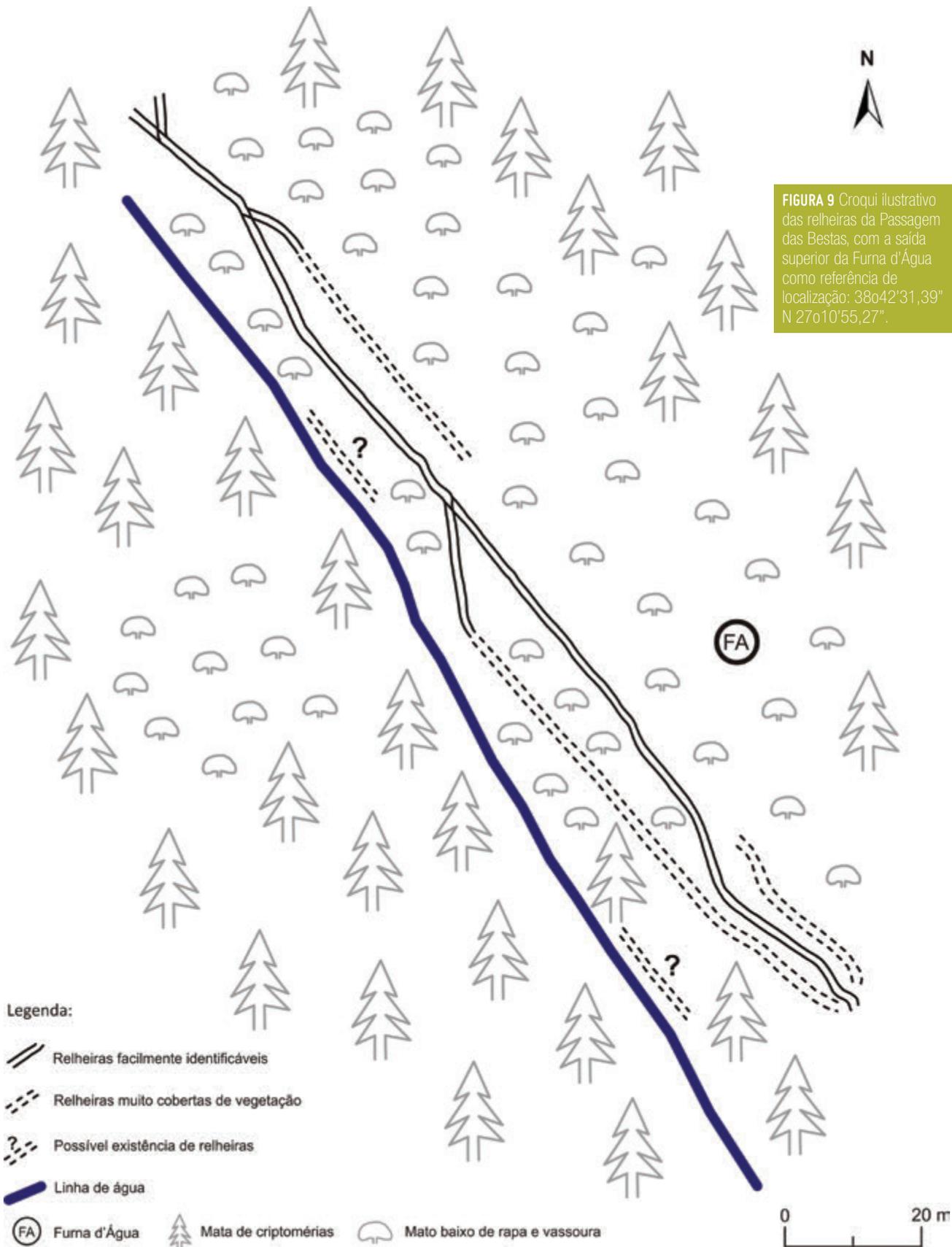


FIGURA 9 Croqui ilustrativo das relheiras da Passagem das Bestas, com a saída superior da Furna d'Água como referência de localização: 38°42'31,39" N 27°10'55,27".

idade dos dias de hoje, utilizando um conjunto de técnicas e saberes trazidos da Europa pelos primeiros povoadores e que nos Açores sofreram poucas alterações.

Essas marcas são assim parte integrante da nossa cultura e um dos registos do passado que importa preservar, para memória futura das gerações vindouras.

Mais que preservar, algumas das relheiras aqui identifica-

das merecem ser valorizadas, promovidas como locais de interesse histórico-cultural e utilizadas para visitação e interpretação ambiental e cultural.

  com esta expectativa que a Associação Os Montanheiros fica a aguardar que nos pr oximos tempos medidas sejam tomadas nesse sentido, por quem de direito. Fica o alerta, mais uma vez.