

EMBARCAÇÕES PORTUGUESAS DO MINHO AO LIMA

Apontamentos de memórias...

João Baptista

Carochos no Cais de Caminha, prontos para a pesca do sável, 1905. Edição Elias Gavinho

Estes singelos escritos não tem a pretensão de um estudo exaustivo, ou tão pouco servirem como um tratado de construção naval.

São sim, pequenos apontamentos recolhidos em diversos locais, fruto de pesquisas, viagens, conversas com pescadores e construtores navais, por consequência, também um avivar de memórias. Da infância. Com barcos, maresias, temporais, naufrágios. O som inconfundível da ronca indicando o caminho de salvamento na barra coberta pela névoa. Os gritos das gaivotas, ou o troar do mar nas invernias, a vida, os sons, os cheiros dos portos onde vivi ou o martelar ritmado nos estaleiros de Vila do Conde que povoam a minha infância. A azafama da descarga da sardinha vivinha na praia da Póvoa. Tantas viagens. De um outro tempo.

Comecemos pelo Minho. Vamos falar de três desses barcos, porventura os mais emblemáticos dos cerca de 15 referenciados que existiram nesta faixa litoral.

Embarcações da costa norte de Portugal¹



Carocho

Carocho do Rio Minho.

Embarcação comum às duas margens do rio Minho, apresenta algumas variantes na margem Galega sendo aí por vezes referenciado como **Anguleiro**. No lado Português é referenciado como **Frota Negra**, sendo tripulado por dois pescadores excepcionalmente quatro, na pesca.

Embarcações destas características, de maior dimensão, já extintos, são também referenciados para o transporte de pessoas e mercadorias, ou a pesca junto à barra na desembocadura do Minho ao redor da ilha da Insúa, por Baldaque da Silva no levantamento que efectuou na costa Portuguesa cerca de 1887. Baldaque refere a existência em Caminha de 25 destas embarcações que apelidou como **Barcos da Ribeira de Caminha**.

Como já não existe nenhum para estudo, vamos falar dos barcos que ainda sobrevivem na actualidade, os Carochos.

Da sua singularidade destacamos as seguintes características.

É uma embarcação construída com casco trincado, de fundo chato, quilha, roda de proa e popa, sendo a roda de proa com muito lançamento, termina em bico, portanto alongada e esguia, popa mais baixa e arredondada, de modo a poder montar um leme.

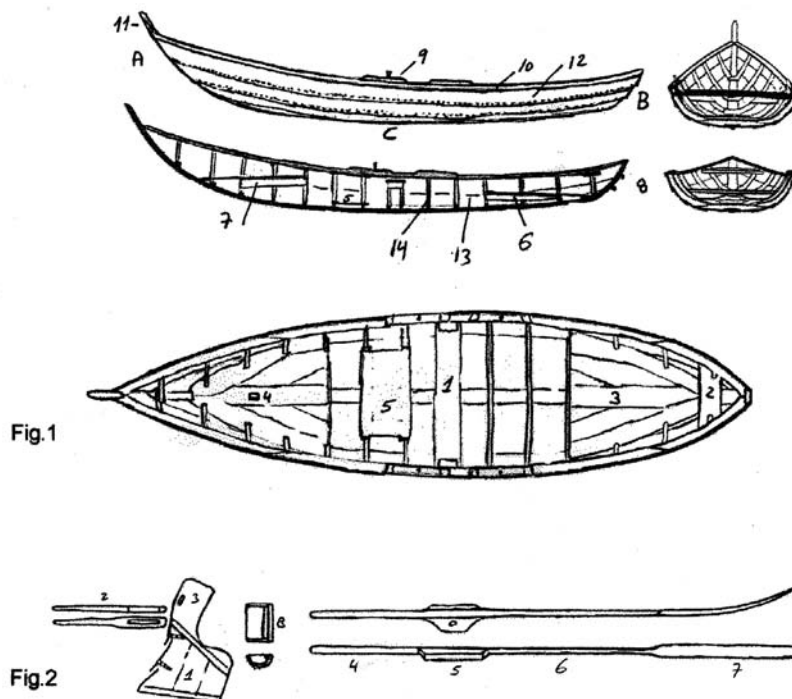
1.- Este pequeno trabalho é uma apresentação resumida de *Embarcações do Minho ao Douro* a publicar num futuro próximo.



Apresenta dimensões que rondam as seguintes medidas: comprimento fora a fora 6.45mts; comprimento do fundo, 4.15mts; boca, 1.60mts; pontal; 0.45mts. A sua construção pode parecer simples, no entanto, encerra segredos de construção naval muito apurados. É construído pelo sistema chamado de "shell-first", palavra inglesa para dizer primeiro a carapaça, o casco. A construção obedece a uma sequência: Primeiro é montado a quilha, a roda de proa e popa como peça única unidas por *escarva*; depois o fundo, constituído por uma única fiada de tábuas de cada lado da quilha a qual quase não sobressai do fundo chato, mas funciona como elo de ligação entre a roda de proa e popa; depois o cavername, e ele é simples, composto geralmente por onze cavernas ou costelas. Primeiro são montadas sete, as centrais, que rematam na parte superior pelas *bordas* ligeiramente inclinadas para fora de modo a dar maior largueza à embarcação, a boca. As bordas são rematadas pelo interior com as *cintas*. As bordas laterais², chamadas de *bordaduras* são construídas com três fiadas de tábuas sobrepostas em trincado

(*tingladilho*) também chamado de "**clinker-built**", palavra inglesa para designar este tipo de construção nórdica em que as tábuas, para se ligarem nos topos são sobrepostas no sentido longitudinal formando como que uma escada. Finalmente as últimas cavernas, três de proa e uma de popa, são montadas depois de rematado o casco. Já no interior do caroco, na parte da proa, é montado um estrado com ligeira inclinação para vante. O *paneiro dianteiro*, neste paneiro monta o pequeno mastro do caroco, tendo para esse efeito um buraco no meio a enora; também serve de assento para o remador de vante, o qual apoia os pés numa tábua que é colocada atravessada ou no estrado móvel que cobre o fundo chamado *caniço dos pés*. A meio do barco temos o banco da *tosta* fixo com *chapuços*. Na popa temos mais um estrado elevado com inclinação para a ré, o *paneiro traseiro*; sob este paneiro transportam-se as redes ou guarda-se o peixe apanhado. Ainda na popa, sobrepondo-se ao paneiro um pequeno banco, o banco do timoneiro designado por *sela* ou *cuanha*, que também funciona como *estronca* de con-

Planos do Barco
Carocho Português



Legenda casco. A-roda de proa; B- roda de popa; C- quilha: 1-banco ou tosta; 2- cuanha ou sela; 3-quilha; 4-buraco do mastro; 5-caniço dos pés; 6-paneiro de popa; 7-paneiro de proa; 8-olhais ou fêmeas do leme; 9-chumaceiras;10-berdugos;11-capelo ou bico de proa; 12-bordas;13-bertáguas;14-cavernas.

Legendas remos e leme: 1-leme; 2-cano do leme; 3-cachola do leme; 4-punho do remo; 5-alsa ou olhal; 6-haste do remo; 7-pá do remo; 8- vertedouro.

Figuras: Adaptação sob desenhos de José Gerales.
Planos do Barco do Rio Minho Galego

2.- Tamén chamado de costados

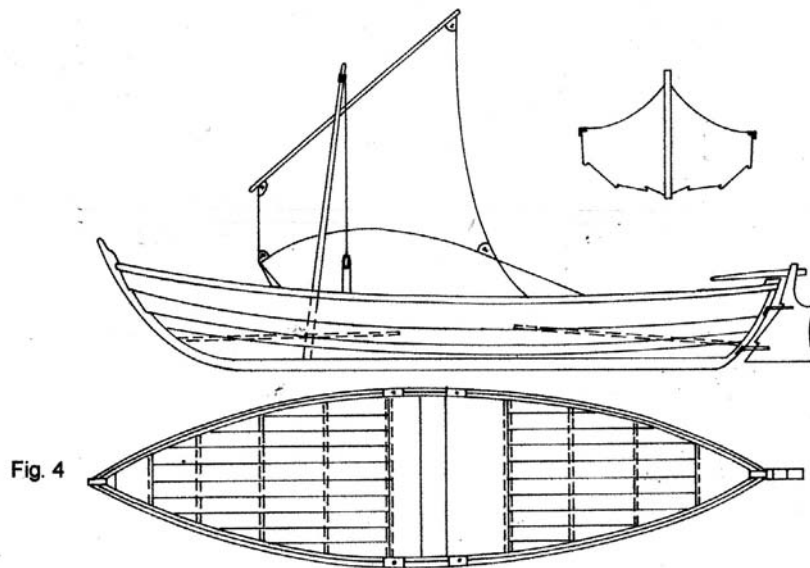


Fig 4 *Barco do rio Minho anguleiro*, segundo desenhos de José Maria Massó e García Figueiroa a partir de um existente no museu Massó com mais de 100 anos segundo informação por si recolhida. Uma especial atenção para o formato do fundo do casco muito semelhante ás Dornas a lembrar a influencia Nórdica. Esta embarcação evoluiu e alterou o formato do fundo para as que se encontram actualmente nos carochos.

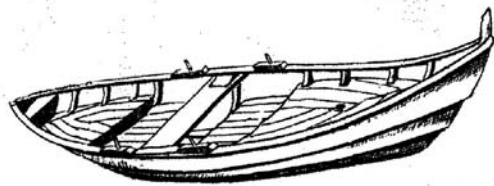


FIG 5

Fig 5 Carocho galego actual vendo-se a forma do casco trincado e fundo.
Desenho de Alicia Alonso

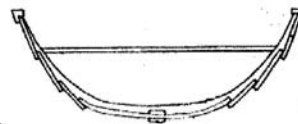


Fig.6

Fig 6 Desenho em corte do casco do carocho galego actual.

Desenho de Alberto Blanco Liñares

solidação do fecho de popa. É neste banco que o timoneiro sentado governa com a cana do leme a embarcação na navegação à vela. Entre o banco da tosta e o paneiro de ré, temos o fundo livre, local onde se esgota a água. Este espaço é por isso denominado *bertáguia*. Esgota-se com o *bartedouro* ou *vertedouro*, peça da palamenta. Assentes nas bordas ficam as remadoiras com *enxamas* de madeira onde enfiam as alças ou olhais dos remos em número de dois com as pás ligeiramente recurvadas, de modo a assentarem perfeitamente na água sem ruído (lembramos que esta embarcação era usada para o contrabando de pessoas e bens entre os dois lados da fronteira fluvial, por isso deslocava-se silenciosamente na água). O mastro ligei-

ramente inclinado para a ré monta uma pequena vela de pendão ou latina de manejo muito simples. O carocho pode também navegar em dias de vento e ondulação forte com o paneiro de proa levantado fazendo de vela, ou à vara, sendo que a vela só se usa para a deslocação ao local de pesca ou no regresso com o vento de feição por quase não bolinar. A ausência de quilha, o fundo chato e o pouco comprimento do leme não permitem que a embarcação orce, tendo um grande *caimento* numa navegação à *bolina*.

Por último vamos referir o acabamento e pintura destas embarcações; é calafetado com estopa embebida em breu; depois é banhado com óleo, sendo o de bacalhau (na época abundante) o preferido; finalmente,



uma boa camada de breu por dentro e por fora, à excepção dos bancos e paneiros. Fica assim negro, quase integralmente com uma ressalva para a matrícula, pequenas letras pintadas a branco na proa que os pescadores, por um mero acaso, deixam que fique suja, coberta de lama das margens...

Apresentamos também desenhos de um barco Galego do rio Minho antecessor julgamos, ou que coabitava com o actual carochó. Algumas diferenças a nível de construção são visíveis.

A **masseira** ou **gamela** como também é conhecida foi buscar o nome à sua forma muito parecida da masseira de amassar o pão nas casas dos lavradores. Lavradores pescadores frequentemente nesta franja de costa portuguesa.

As suas principais características são:

Forma de caixa sobre o comprido, com painel de proa e popa, fundo chato e curvo, construídas em madeira de pinho marítimo ou bravo e cavernas em pinho manso. As madeiras são machedadas entre si, podendo



Várias masseiras, entre as quais duas com vela bastarda, Vila Praia de Âncora, 1935. Edição da Casa Bernardo Dias

Masseira de Âncora

Continuando a nossa viagem chegamos a Vila Praia de Âncora, conhecida antigamente como Gontinhães, local onde os pescadores oriundos do sul da Galiza, de A Guarda, se fixaram com sucesso no final do século XIX. Trouxeram com eles as gamelas Guardesas, que foram adoptadas pelos pescadores portugueses com sucesso, adaptando-as às nossas condições de mar e pesca praticada. Nos dias de hoje em número cada vez menor vão sobrevivendo motorizadas, com motor fora de borda, já há muitos anos que deixaram de navegar à vela.

navegar a remos e vela, usando neste caso um longo leme. Tripuladas por dois ou três pescadores, muito robusta adaptada à pesca ao largo e entre a penedia muito existente nesta costa, mas também no rio, caso de Caminha onde ainda se encontram em actividade. É construída sem quilha, o fundo chato, constituído por diversa tábuas, geralmente quatro, encaixadas entre si por malhete macho e fêmea no sentido longitudinal. O fundo é ligeiramente arqueado, o arco do fundo, este arqueamento varia desde os 0.15 até cerca de 0.30 mts em relação ao plano de chão. No fundo leva ainda por fora ao meio uma tábua a todo o comprimento no lugar da quilha e a cada lado, uma tábua

também a todo o comprimento acompanhando a curvatura lateral do casco as casqueiras, travessas corridas que funcionam em terra como protecção ao casco quando este desliza ao varar em terra. Tem de espessura cerca de 25 mm estas tábuas.

O painel de proa, ou testeira de proa é lançada para a frente. Tem a forma trapezoidal com a parte de cima arqueada e é mais pequeno que o de ré. O painel de ré ou popa, mais baixo e largo tem lançamento para trás, e ao meio leva colocadas as ferragens, agulha de macho e fêmea do leme. Os painéis são constituídos por tábuas com cerca de 25 mm de espessura também

macheadas, montadas no sentido horizontal. Levam a meio por dentro uma tábua desde o fundo até ao cimo, uma travessa que faz o efeito da inexistente roda de proa e popa.

As bordas laterais da embarcação são inclinadas para fora de modo a criar uma maior boca que o fundo, assim os lados ou bandas que fecham a embarcação junto das *testeiras* arqueiam com proporções diferentes da proa para a popa, chamam-se *ilhargas* a essas bandas³. As bordas rematam por fora com um *berdugo* ou *verdugo*, uma tábua *fasquiada* em redondo que remata e consolida a borda. Há autores que chamam a

Planos do barco *Masseira de Âncora*

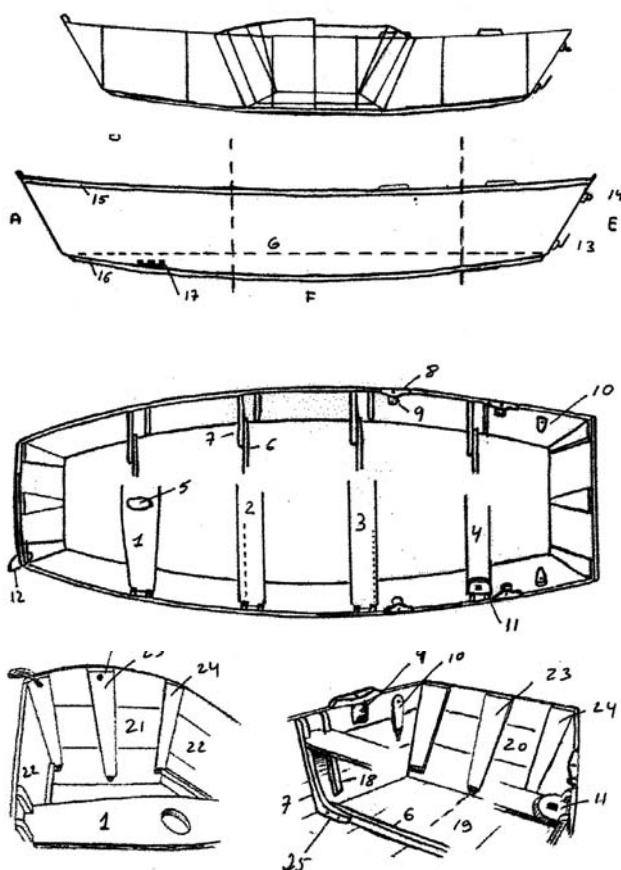


Fig 8c

Legenda:

A: Roda de proa; B: Amura; C. Través; D: Alheta; E: Roda de popa; F: Quilha; G: linha do arco do fundo. 1-banco da mantosta; 2: -segundo de proa; 3- banco do meio ou volante; 4- banco de ré; 5-enora ou galindrú; 6-costela ou caverna; 7-braço da caverna; 8-toleteira ou remadoira; 9-tacos ou castanhas; 10- cadilha; 11-chapuço; 12-anel de cabo; 13-agulha ou espigão do leme; 14-fêmea do leme; 15-verdugo ou talabardão; 16-casqueiras; 17- calrina ou carlinga tem dois furos denominados pias; 18-travessa; 19-fundo; 20-testeiro ou painel de popa; 21- testeiro ou painel de proa; 22-bandas ou bordas; 23-travessa centrada das testeiras; 24-travessa dos cantos das testeiras; 25- embarção da caverna; 26-furo da amura de proa.

Adaptação e alterações sob desenhos de Fernando Galhano

3.- A zona compreendida entre a amura e a proa e entre a popa e a alheta nas demais embarcações de vela.



Gamela galega. Foto: Francisco Fernández Rei

esta tábua de *talabardão*, mas não é a mesma coisa. O talabardão é uma tábua de remate superior usada por exemplo nas lanchas ou *catraias*, não existe nestas gamelas. No remate superior entre as bandas e os testeiros usam-se umas peças em madeira pelo lado de dentro que funcionam como reforços. São os *cantos* geralmente em madeira de pinho manso ou carvalho. No fundo, espaçadas entre si, estão dispostas as cavernas ou costelas, geralmente em número de quatro, *Embarçados*⁴ a elas sai um braço de cada lado e paralelo a ele uma travessa que consolida a banda. Neste local montam-se as *remadoiras* ou *chumaceiras* dos remos em número de dois ou três pares, encaixados nos topos dos braços e das travessas por baixo para apoio do tolete um outro *taco* de madeira com um furo também chamado de *castanhola*, em madeira de carvalho ou castanho. Entre o braço e a travessa montam-se os bancos em número de três fixos, e por vezes um banco volante. Os bancos têm os seguintes nomes e dividem a embarcação por espaços, primeiro: *banco da proa*, ou *mantosta*, segundo: *banco do meio*, terceiro: *banco da ré*, o quarto banco quando existe é amovível e monta-se geralmente na zona do *escoadouro* ou da *cadeira* situado entre o banco do meio e o de popa. As divisões interiores da masseira são conseguidas através de uma *pana* baixa que também serve de finca-pé ao remar. Assim temos livre a zona entre o testeiro

da proa e do banco do meio, existindo só aí um finca-pé por baixo de modo a poder-se apoiar os pés para remar. No banco do meio existe uma pana baixa, uma tábua ao alto a servir de divisão com estrado no fundo. no banco de ré existe outra pana onde se guarda roupa e cabos, o espaço entre ambas fica livre é a zona onde se esgota a água. Usa paneiros na vante e na ré. A zona onde se levam redes e aprestos chama-se *cadeira*, fica situada entre a pana baixa do banco do meio e a pana antes do banco de ré. No banco da proa leva um furo alongado no sentido proa popa a enora onde arvora o mastro, que pousa numa peça de madeira chamada *calrina* a qual tem um ou dois furos com o diâmetro do pé do mastro chamados *pias*, geralmente o mastro é inclinado para trás o que se consegue com uma cunha que se coloca ora por trás ou frente no buraco da enora de encosto ao mastro, à semelhança da *catraia* ou da *lancha* a *gamela* tem no buraco do mastro telhas, são umas tábuas colocadas ao redor da calrina destinadas a orientar o pé do mastro para a pia. A vela que se usa é a comum vela latina bastarda de pendão, igual à que se usa nos barcos do tipo *poveiro*, estas ligeiramente alteradas com uma maior *testa*⁵ e uma menor *verga*. A vela é circulada a toda a volta por uma tralha interior cosida no pano com exceção da valuma, por ser o local de escape do vento, é também construída por *folhas*⁶ cosidas ao alto.

O mastro e verga quando na faina ou as embarcações fundeadas, pousam na popa por bombordo, numa *forqueta* feita de um ramo bifurcado de madeira o qual entra num furo existente num taco de madeira pousado no banco de ré chamado *chapuço*; na proa enfiam numa alça em cabo.

Para alar as redes montava na proa um pequeno alador em madeira chamado *polé*. A pintura que se usava era de uma só cor, negra ou acastanhada da cor das velas à exceção do sítio para a matrícula em branco e negro. Adoptadas por outras comunidades piscatórias encontrávamos embarcações com estas formas em grande número nas comunidades sardinheiras de Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Matosinhos. Usadas como barco auxiliar da *traineira* da pesca da sardinha com rede de cerco, hoje já não se usam, foram substituídas por modernas *chalandras* equipadas com motor central.

4.- *Caverna embarçada*, o ligamento entre a costela e o braço da borda, é feito por pregamento lateral de uma a outra.

5.- *Testa*, a parte da frente da vela que vai prender no punho da verga e no furo da amura ou no capelo de proa da embarcação.

6.- *Folhas da vela*; tiras de pano com cerca de 50 cm cosidas umas às outras na vertical que vão dar a forma e reforço à vela. Diferem das galegas por estas últimas serem cosidas na horizontal.



Barco de Água-Arriba do Rio Lima

Os barcos de Água-Arriba ou Riba-acima do rio Lima, já não existem. As grandes embarcações destinadas ao tráfego fluvial no rio Lima desde Viana até à vila de Ponte da Barca desapareceram, fruto do progresso, das estradas, das pontes, dos transportes que aproximaram as pessoas e encurtaram distâncias. O rio deixou de ser lugar de fronteira ou desunião, o barco deixou de ser preciso, ficou condenado ao progressivo abandono e consequente desaparecimento.

Estes barcos de Água-arriba destinavam-se ao transporte de mercadorias diversas sendo a madeira a principal. Transportavam também vinho, mercearias, carvão, cal, sal, etc, tudo o que fosse preciso. Também se destinavam a fazer as romarias nos dias de festas e feiras transportando pessoas e mercadorias para feirar. Eram embarcações de grandes dimensões entre os 12 e os 18 metros de comprimento, com uma borda ou pontal de 1 metro e de largura ou boca com cerca de 3.5 metros, esguios na proa e popa. Navegavam à vela e vara, não usavam remos. Aproveitavam as mudanças de marés e as correntes para navegarem rio acima, rio abaixo. Geralmente dois homens, o barqueiro e o moço de bordo.

Construídos por mestres calafates locais em sítios cujos nomes ainda hoje perduram, o Poço do Esteiro, ou a Passagem em Lanheses, por exemplo. A sua construção podia durar cerca de um mes ou um pouco mais; depois de prontos, geralmente eram lançados à água ao domingo e era dia de festa e de passeio pelo rio gratuito.

As madeiras usadas na sua construção, pinho para o tabuado, carvalho para os liames e eucalipto para o

mastro, eram provenientes dos pinhais da região, escolhidas a dedo e cortadas na altura certa do ano.

Estas embarcações apresentam denominações próprias para as diversas partes que a constituem. A sua construção era executada da seguinte forma: no *picadeiro*⁷ sobre cavaletes eram montadas as tábuas do fundo, geralmente inteiras a todo o comprimento perfeitamente *galivadas* de modo a vedarem perfeitamente. O fundo tinha ligeiro arco para a proa e depois de apostas as tábuas, e o risco feito da forma que se queria, eram aparadas e colocados os *liames* que constituem a estrutura da embarcação. Os liames não são mais que as cavernas, nestes barcos feitas em madeira de carvalho com a particularidade de não serem completas de fora a fora. Fazem uma peça única em forma de L que é aposta lado a lado sem se unirem, para cada banda espaçadas entre 30 a 50 cm entre si, sobem até à borda levando um entalhe para a tábua que ai encosta, depois são colocadas as tábuas do bojo ou das bordas, geralmente duas ou três. A primeira do fundo chama-se *trincado*; a de cima *bordinga*; se levar uma a meio, chama-se *tábua do meio*. As tábuas eram montadas em trincado sendo que na proa a partir da amura eram disfarçadas de modo a morrer o entalhe do trincado e a rematar no *alefriz* talhado na peça que fazia o remate de proa em bico e lançada para a vante, essa peça chama-se *talho de proa*, não é mais que uma espécie de roda de proa ou a continuação de uma quilha inexistente. Na popa as bordas terminam num painel de maior espessura, geralmente duas ou três tábuas chamado *tampão de popa* ou *talho de popa*, onde se colocavam também as ferragens do leme, por cima a rematar a borda e a servir de assento as *cantoneiras*⁸ ou *talabardões de popa* a cada lado, servindo de fechos e reforços à consolidação da ligação das bordas à popa. Na proa também a fazer o fecho e remate os *talabardões de proa* ou *amuras*. É de referir que as tábuas dos bordos eram pregadas com cavilhas feitas para o efeito pelos ferreiros da região. Para rematar, o barco era calafetado com linho e depois *embreado* com breu e pintado com alcatrão.

Por dentro estas embarcações eram cobertas por um estrado de tábuas, excepto no local onde encaixava o mastro. Neste local, quase a meio do barco, era colocada uma grossa tábua aposta transversalmente com um recorte em meia cana onde o mastro encosta, é denomi-

7.- Picadeiro. Nome dado ao local onde se inicia a construção de uma embarcação.

8.- Cantoneiras, informação recolhida junto do Sr. Carlos Ferreira, construtor naval do Cais Velho na povoação de Darque. Nome dado ao talabardão da popa.



nada a *tosta*, por baixo, servindo de apoio ao pé do mastro, no fundo, existe uma peça em madeira com um furo escavado para pousar o pé do mastro, a *queurinha*.

Para o governo usava um grande leme bastante comprido com cerca de um metro de altura andava cerca de 50 cm mergulhado na água. A cana de governo chama-se *cano do leme* e ao local onde encaixa, chama-se *porta do leme*. Falta referir que o mastro tinha geralmente cerca de 5 metros de altura sendo a sua base cerca de 20 cm de diâmetro. Arma uma vela *quadrada* ou *redonda* e verga ou vara, o *aparelho de poleame* é constituído por diversos cabos com denominações próprias: *estaios*, *escotas*, *ustaga* e *urraca*. A vela tinha duas maneiras de navegar; com vento de feição de popa navegava com vela dobrada pelo redondo isto é: as escotas da esteira, uma em cada ponta, vão prender na popa numas peças chamadas *cadilhas*, uma a cada borda, com vento pela amura na navegação ao largo aberto ou bolina folgada, a vela vai amurada, isto é uma escota prende na amura à proa e outra na *cadilha* à popa.

Destas embarcações na actualidade restam-nos algumas fotografias e desenhos, todas desapareceram e com eles, um modo de viver e de utilização do rio

Lima. Quem, interessado pelo tema, der um passeio pelas margens do Lima ainda encontra aqui e ali, alguns barquinhos do Lima, e Barcos das solhas, uma embarcação de tamanho intermédio entre os 7 e 9 mts, motorizada que sobrevive por ser na realidade a que melhor se adapta a este rio.



Pescadores consertando as redes, 1935. Vila Praia de Âncora. Edição da Casa Bernardo Dias

Esta pequena viagem está no fim, não fica terminada, andamos ao sabor da água e do vento com estas três singulares embarcações na nossa imaginação. Se a viagem chegar a bom porto dou por bem empregue a navegação. Não posso terminar sem uma referência a um dos homens que dedicou grande parte da sua vida e do seu saber ao estudo e defesa das embarcações tradicionais o Arquitecto Octávio Lixa Filgueira. São suas as palavras que rematam este pequeno apontamento. Encerram em si todo o drama e toda a urgência na recuperação deste valioso património que é pertença dos homens:

... "Apesar das baixas sensíveis que afectam o nosso extraordinário museu de todos os dias, ainda podemos contar com algumas espécies que encham de admiração os curiosos e de respeito os entendidos. Por pouco tempo será. Que a sua desapareição se faça, ao menos, para proveito da humanidade dos homens"...

Arq. Octávio Lixa Filgueira. Barcos, *Arte Popular em Portugal*

Desenhos, revistos corrigidos e adaptados pelo autor a partir de desenhos efectuados pelos autores referenciados.

Bibliografia:

Arquivos do Autor: *O barco de pesca da faneca de Vila Chã e A realidade das embarcações tradicionais no Norte de Portugal*. Arq. Octávio Lixa Filgueira: *Barcos, arte popular em Portugal, O barco Poveiro e Barcos da costa norte, sua contribuição no estudo de áreas culturais*.

A Santos Graça: *O Poveiro, Publicações Dom Quixote 2ª edição, 1990*

Carlos Diogo Moreira: *Populações marítimas em Portugal, Edição do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa, 1987*

Ernesto Veiga de Oliveira e Fernando Galhano: *A apanha do sargaço no norte de Portugal, Edição da Universidade do Porto, Instituto de Antropologia, vol. XVI*

Ernesto Veiga de Oliveira, Fernando Galhano e Benjamim Pereira: *Actividades agro marítimas em Portugal, Edição Dom Quixote 2ª edição, 1990*

Ivone Baptista de Magalhães: *Embarcações tradicionais, em busca de um património esquecido. Edição do Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, 1998*

Carlindo Vieira: *Barqueiros do Lima, estudo etnográfico. Edição da Câmara Municipal de Viana do Castelo*

Eliseu Alonso: *Pescadores del río Miño*

José Maria Massó e Garcia Figueiroa: *Barcos en Galicia de la prehistoria hasta hoy y del Miño al Finisterre. Edição da Deputación Provincial de Pontevedra, 1992*

