

António M. de Barros Cardoso *

O Douro: estrada fluvial nos alvares do século XVIII

A importância dos rios enquanto vias privilegiadas nas comunicações com o interior do país ao longo da Época Moderna é hoje conhecida. O estudo das redes hidrográficas merece por isso particular atenção daqueles que se dedicam sobretudo à história económica, já que por rios, canais e ribeiras circulava o grosso das mercadorias. Não raras vezes através do conhecimento desse percurso aquíferos, das condições de neles navegar, da tipologia das embarcações que sulcaram as suas águas, torna-se mais fácil compreender os próprios circuitos comerciais, encontrar justificação para o desenvolvimento de estruturas produtivas sectoriais e até compreender melhor a rede urbana que pontua o espaço rural. O Rio Douro é disso exemplo. A sua funcionalidade enquanto verdadeira «auto-estrada» para o interior condicionou o povoamento das suas marges ao longo dos séculos e determinou a aposta em áreas produtivas que encontraram no rio condições estimulantes para o seu incremento. O mesmo se passou com o desenvolvimento das técnicas de navegação e construção das embarcações que percorreram os seus meandros.

O RABELO – UM BARCO SEDUTOR

De todas as embarcações em uso nos rios de Portugal, o rabelo é considerado pela sua beleza e pelo perfeito enquadramento na paisagem duriense uma embarcação sedutora. Tal qual a contemplação dos socalcos do Douro, um rabelo não deixa ninguém indiferente.

Embarcações adaptada ao caminhar difícil de um rio de montanha, de traçado sinuoso, pejado de perigosos rápidos que corriam entre batólitos volumosos, como foi o Rio Douro em tempos não muito distantes, os barcos rabelos constituí-

* FLUP. Investigador do GEHVID.

ram durante muito tempo eles fundamentais de ligação entre a região de Cima-Douro e as ribeiras do Porto e de Gaia, função que desempenharam quase até aos nossos dias¹. Foi intensa a sua actividade e muitos os relevantes serviços prestados ao desenvolvimento de uma florescente economia complementar entre aquelas duas regiões².

Desde quando é que tão bizarra embarcação sulca os poços e os pontos³ do Rio Douro? Com absoluta certeza não é possível apontar uma época para o surgir dos rabelos. A generalidade dos autores fazem remontar as suas origens à presença nórdica no norte de Portugal, filiando os barcos do Douro na tipologia que define as embarcações vikings. A configuração da vela, o emprego de um só leme auxiliado pelos remos, a ausência de quilha, elemento comum aos barcos de rio de montanha, a construção em tábuas sobrepostas, são algumas das características dos rabelos que atestam aquela influência nórdica⁴.

Castelo de Paiva e Vimieiro no concelho de Marco de Canavezes, Porto Antigo, Barqueiros, Entre-os-Rios e Bitetos, contam-se entre as localidades ribeirinhas do Douro onde os «marinheiros» do rio desenvolveram a técnica de construção destas embarcações, recorrendo a processos tão toscos e simples como os materiais de que para esse efeito lançavam mão, a madeira de pinho, o castanho para os cascos e o linho para o velame⁵.

Apesar de se tratar de embarcações duradouras e de, no século XIX, as de maior calado, terem capacidade para transportar 60 pipas de vinho, a sua constru-

¹ Em 1942, os rabelos ainda desenvolviam tarefa útil no transporte de vinhos do Douro com destino a Gaia e ao Porto, mas a sua prestação correspondia apenas a 6% do tráfego. Os restantes 94% cabiam aos caminhos de ferro. Cf. SILVA, Joaquim Oliveira da – *Imagens e legendas do Minho e Douro*. Porto, 1942, p. 45. Esse desempenho é bastante menor nos inícios da década de sessenta. Com efeito, em 1961 apenas cinco rabelos transportavam *Vinho do Porto* entre Freixo de Numão e Vila Nova de Gaia, nas 12 a 16 viagens anuais que efectuavam. Cf. FANGUEIRO, Óscar – *Achegas para a história da navegação no Rio Douro*. «Gaya». V: Actas do 1º Congresso Internacional sobre o Rio Douro, Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia. 1987, p.108.

² Cf. SILVA, Francisco Ribeiro da – *Porto et le Ribadouro au XVII siècle: une complémentarité imposé par la nature*. In «L'identité Régionale, l'Idée de région dans l'Europe du Sud-Ouest». Paris, 1991, p. 350.

³ Designam-se como *pontos*, zonas perfeitamente assinaladas ao longo do curso do Rio Douro, que por vezes eram entregues à protecção de Santos. Exemplificando, Senhora do Carmo; Senhora da Boa-viagem, em frente a Barqueiros; São José em Aregos; Nossa Senhora da Cardia, na Pala; Sagrada Família no Tojal, etc. Em oposição a estes *pontos*, encontravam-se os *poços ou fundões*, espelhos de água remançada e dormente que os rabelos só venciavam com o recurso à força do remo. Cf. MATTOS, Armando de – *O Barco Rabelo*. Porto, 1940, p. 29.

⁴ MATTOS, Armando de – o.c., p.37 e 38. Sobre esta problemática debruçou-se ainda de forma inconclusiva o Arquitecto Octávio Lixa FILGUEIRAS. Aponta o período compreendido entre os sécs. XI a XIII. Aceitando sem reservas a paternidade viking para a embarcação duriense, aponta como data mais longínqua o séc. IX. Cf. *Os povos germânicos e a navegação do Douro*, Separata do «Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto», Vol. XX, fasc. 1 e 2, 1957, p. 6.

⁵ MATTOS, Armando de – o. c., p. 46.

ção era rápida. Decorriam apenas cerca de dois meses entre o início da empresa e o lançamento do barco às águas do Douro. Daí os rabelos só saíam para as necessárias reparações esporádicas a que os danos provocados pelo vencer dos rápidos e dos pontos obrigava. Quando deixavam de servir, o próprio rio dava-lhes sepultura, encostados que eram a um qualquer canto mais sombrio e escondido das margens. Os rigores do tempo fazia-os aí apodrecer. A estas carcaças as gentes ribeirinhas do Douro davam o nome de *mortos*⁶.

Se era simples a arquitectura das embarcações tradicionais do Douro e célere a sua construção, o mesmo já não se pode dizer da arte de nelas navegar as águas do rio. Com efeito, eram muitas as adversidades e só a perícia dos «marinheiros», assim gostavam de ser designados os tripulantes dos rabelos para se distinguirem dos barqueiros, ou seja, daqueles que se encarregavam da travessia do rio em inúmeros locais ao longo do seu curso, mas também porque a sua missão chegava a águas salgadas.

Eram de emoção as viagens empreendidas face à necessidade de vencer a irregularidade do leito do rio, onde além de cachões, havia 210 pontos ou galeirias que comprimiam as águas contra as rochas, muitas vezes traiçoeiramente cobertas, quando as chuvas faziam subir o caudal⁷. O vencer de tais obstáculos implicava o recurso não apenas à energia eólica que enfolava a vela, como também à força humana transmitida ao remo e à vara, sobretudo na descida do rio. Na subida, era frequente haver necessidade de executar operações bem mais complicadas e características da navegação no Douro. Refiro-me ao *alar*⁸ e *sirgar* dos barcos. A primeira destas operações consistia em trasfegar toda a carga, ficando apenas na embarcação o mestre e o mocito. A segunda era complementar. *Sirgar* o barco, implicava o recurso a cordas de ligação a terra apoiadas em pedras previamente furadas, bem como à força animal, juntas de bois, a fim de o barco ser arrastado contra a corrente, ou por forma a vencer, com segurança, pontos de maior perigosidade⁹.

Viagens de emoção porque os sinais de navegação no Douro eram inexistentes, não havia faróis, nem sinalização especial. Valiam as informações que os tripulantes dos rabelos ao cruzarem-se no rio, trocavam entre si. Falavam sobre o

⁶ MATTOS, Armando de – o. c., p. 47.

⁷ SILVA, Joaquim Oliveira da – o. c., p. 43-44. No capítulo dos obstáculos que a navegação encontrava ao longo do curso do Rio, ver o artigo de DUARTE, Luís Miguel e BARROS, Amândio Jorge Morais – *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna* «Douro – Estudos & Documentos». Vol. 2 (1997) p. 77-118.

⁸ Ainda nos alvares do liberalismo, constituía receita dos proprietários dos terrenos por onde se fazia a trasfega da carga dos rabelos do Douro na subida do rio. Estes direitos, acabariam por ser incluídos no grupo dos então denominados *direitos banais* e abolidos. Cf. RAMOS, Luís A. de Oliveira – *O Porto cais fluvial: A navegação no Douro e os problemas dos direitos de alagem*. «O Tripeiro». Porto. Ano IV, 7ª Série, N.º 10 (1995), p. 298 a 305.

⁹ MATTOS, Armando de – o. c., p. 74.

estado das águas, sobre as condições meteorológicas, acerca da intensidade da força das correntes nos pontos mais críticos, do movimento de embarcações, etc. Estas peripécias faziam com que um rabelo demorasse dois dias a descer os 130 km entre a foz do Tua e o Porto, percurso que, em sentido ascendente, demorava entre 5 a 10 dias, tudo dependendo das condições de navegabilidade do rio ao longo do ano, em regra mais favoráveis entre Dezembro e Maio e muito difíceis de Junho a Novembro devido ao fraco caudal¹⁰.

Apesar de se tratar de um tipo de navegação assente em métodos perfeitamente empíricos, adaptada às características do rio como da embarcação tripulada, talvez por isso, entre os marinheiros do Douro, cedo se estabeleceu uma forma de organização hierárquica que tinha no *arraís* (timoneiro do rabelo, nome que tem origem na palavra árabe que designa «chefe» ou «cabeça») o elemento mais credenciado, coadjuvado pelos feitores da proa e da espadela, pelo moço, que tinha funções de cozinheiro, pelos quatro cabresteiros e pelo vinhateiro ou fiel, que cuidava do vinho e dos víveres que guardava na chileira¹¹.

A ACTIVIDADE DE TRANSPORTE VINÍCOLA E OS SEUS PROTAGONISTAS

Não é nosso propósito trazer aqui um estudo profundo de cunho sociológico sobre os protagonistas maiores da navegação no Douro ao longo da primeira década do século XVIII, os *arraís*. É tarefa que temos em projecto, ampliando o âmbito cronológico da análise para lá do ano de 1710 e recorrendo a outras fontes complementares. Por ora, pretendemos apenas aflorar alguns dados resultantes do trabalho de investigação já desenvolvido, que assentou fundamentalmente na colecção dos *Livros da Imposição do Vinho*¹², guardada no Arquivo Histórico Municipal do Porto.

Muito resumidamente relembro tratar-se de uma fonte fiscal, destinada ao registo provisório para efeito de pagamento do direito da Imposição (144 réis por pipa) sobre todo o vinho entrado na cidade do Porto, importância que revertia a favor do erário municipal e era maioritariamente empregue na satisfação de despesas com obras públicas de carácter urbano.

As regras eram as seguintes: todo o comerciante que adquirisse vinhos no Douro ou de outra proveniência e os fizesse entrar na cidade do Porto, posto que os destinasse antecipadamente à venda «*ao ramo*»¹³ no interior do burgo, pagava

¹⁰ OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O Douro e as Navegações*. «*Studium Generale*». Porto. Vol. VII (1960), p. 153 (Número especial dedicado ao Infante D. Henrique).

¹¹ MATTOS, Armando de – o. c., p. 83 e 84.

¹² ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO. *Imposição do Vinho*, Liv.ºs 1319 a 1326.

¹³ A designação *venda ao ramo*, radica na obrigatoriedade de todo o vendeiro de vinho aquartilhado, ser obrigado a colocar fora da sua porta um ramo de loureiro, sinal indicador do exercício da activi-

a referida importância «na mão». Quer dizer, na altura em que se dirigia ao escrivão da *Imposição dos Vinhos* a fim de manifestar a sua entrada através de registo escrito. Caso se verificasse a previsão de que esses vinhos seriam total ou parcialmente remetidos para concelhos limítrofes da cidade ou para o exterior através da barra portuense, não haveria lugar ao pagamento daquela obrigação fiscal. Contudo, estabelecia-se uma conta corrente anual entre o comerciante de vinhos e o escrivão da *Imposição* que cobrava os direitos apenas sobre o vinho que ficasse na Cidade.

Essa conta corrente era organizada através da abertura de uma folha de registo em nome de cada um dos manifestantes, na sua maioria mercadores nacionais, mas também alguns estrangeiros. Nela eram lançadas individualmente as entradas de vinhos e se fazia alusão, indicando a data respectiva, ao número de pipas manifestadas, ao nome do *arraís* responsável pelo seu transporte desde o Alto-Douro até ao Porto e ainda aos montantes entregues periodicamente por conta da obrigação fiscal. O acerto de contas final, nos inícios do século XVIII, era feito, quase sempre, no início do ano seguinte ao do movimento registado.

Apesar de se tratar, como se disse já, de uma fonte fiscal, com as omissões decorrentes das fugas ao pagamento das obrigações tributárias que ocorrem em todas as épocas, estes livros constituem fonte importante para se aprofundar o conhecimento da realidade mercantil do Porto, assente no vinho¹⁴. Vista de outros ângulos e muito embora se trate de uma fonte quantitativa, cuja análise requer demorados processos de recolha e processamento da informação, dá-nos pistas e informes para o estudo da história social da cidade do Porto ao longo da primeira metade do século XVIII. Estes livros espelham ainda o protagonismo sectorial das colónias estrangeiras radicadas na urbe, com destaque para a britânica. Deles ressumbra também a intensidade das relações de interdependência e complementaridade da cidade com a região do Douro, patente no volume de vinhos que dessas paragens chegava ao Porto através do transporte fluvial, assunto que nos propomos desenvolver ao longo destas páginas.

Apesar das virtualidades informativas apontadas, estamos cientes da especificidade da fonte. Como sucede com a maioria das fontes quantitativas, mormente quando de origem fiscal, os resultados da análise não garantem reflectir toda a

dade para efeitos de fiscalização por parte dos almotacés. ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO. N.º 114, *Livro 2º dos Acordãos*, fls. 12 v.

¹⁴ O vinho do Douro constituiu pelo menos desde os meados do século XVII, importante moeda de troca para a cidade do Porto. O volume de vinhos saídos pela barra portuense não parou de crescer e, na última década do século XVIII, o número de pipas saídas do Porto era de 35000 (entre 1788-1791; atingiram, na última década, em média, mais de 50.000. MARTINS, Conceição Andrade – *Memória do Vinho do Porto*. Lisboa, 1990. p. 219) e o seu valor representava já 69% do total das exportações da cidade. Cf. SILVA, Francisco Ribeiro da – *Tempos Modernos*. In RAMOS, Luís A. de Oliveira, dir. – «História do Porto». Porto, 1994, p. 287.

realidade. Por certo, os números que aqui trazemos padecem dessa malformação. No caso presente, são conhecidas as preocupações da Vereação Municipal do Porto já em 1612 e 1620, com a grande quantidade de vinhos que saíam para embarque fugindo às Alfândegas e postos de controlo¹⁵ e por conseguinte também à *Imposição*. Por outro lado, o movimento fluvial no Douro, não tinha apenas como destino o Porto. Muito vinho era descarregado no cais de Arnelas e daí seguia por via terrestre para outros mercados, como Santa Maria da Feira e Aveiro, transportado em carros de bois. Acresce também que se encontra documentada pela iconografia, pelo menos desde 1668/1669, a existência de armazéns destinados a vinhos situados em Gaia¹⁶. Para este período, há notícias de comerciantes residentes na cidade do Porto a guardar os seus vinhos em instalações localizadas na margem do Douro fronteira à cidade do Porto¹⁷. Muito embora o transporte de algum desse vinho tenha engrossado também o tráfego fluvial, os registos da *Imposição* dele não dão notícia. Em suma, também os *Livros da Imposição* não permitem reconstituir o real vivido, mas apenas nos proporcionam uma visão, necessariamente limitada pelas circunstâncias apontadas, da cadência do movimento fluvial entre Cima-Douro e o Porto, na primeira década do século XVIII.

Quantos eram então, segundo a fonte que brevemente acabamos de criticar, os agentes transportadores que anualmente labutaram no transporte de vinhos do Douro com destino ao Porto?

O gráfico seguinte mostra o número de *Arrais* que operaram nos vários anos da primeira década do século XVIII, excepção feita aos anos de 1701, 1703 e 1707, para os quais não existem livros:

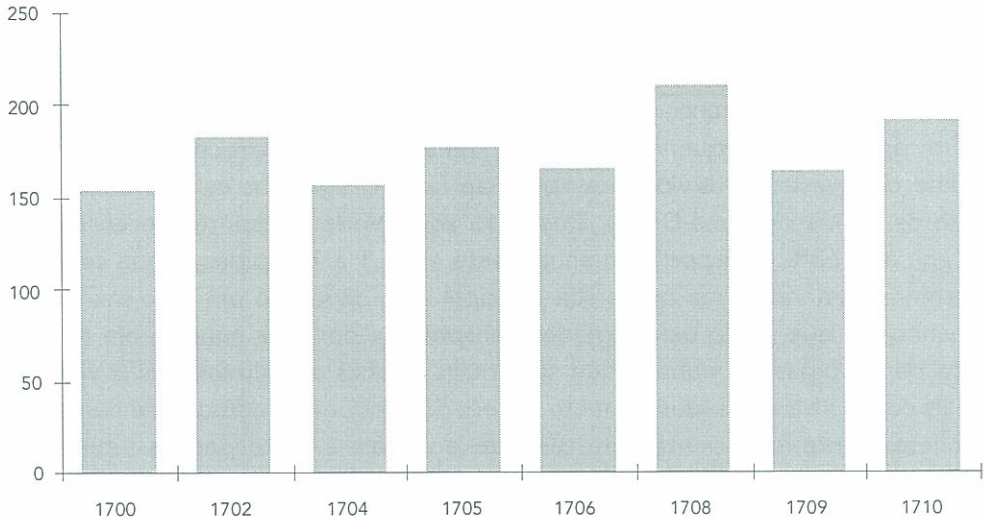
No ano de 1700 regista-se o menor número de presenças, 155 *arrais*. Este número aumenta gradualmente ao longo do período, atingindo um pico no ano de 1708, 212 *arrais*. O crescimento do número de operadores de transporte vinícola nas águas do Douro parece estar relacionado com os volumes de vinho transportados. A fonte permite-nos conhecer essas quantidades. Por isso, no quadro seguinte, estabelece-se a comparação entre estas duas variáveis e é precisamente

¹⁵ Descarregavam-se antes de chegarem à cidade, aproximadamente quatro léguas acima dela e seguiam posteriormente as rotas do contrabando terrestre. Outras vezes, sem pararem nos cais do Porto, descarregavam directamente nas praias de Lordelo do Ouro ou em S. João da Foz. Muitas vezes ainda recorria-se ao expediente de fazer circular o produto como para consumo de um qualquer vizinho do Porto, isentando-o por essa via das imposições fiscais. Cf. OLIVEIRA, Aurélio de – *Vinhos de Cima Douro na primeira metade do século XVII. A primeira grande questão vinícola do Douro*. «Gaya». Vila Nova de Gaia. vol. II (1984), p. 223.

¹⁶ Cf. GUIMARÃES, Gonçalves – *O comércio de vinhos de Ribadouro e o desenvolvimento Medieval e Moderno de Vila Nova de Gaia*. «Gaya». Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia. vol. V, Actas do 1º Congresso Internacional sobre o Rio Douro (1987), p. 143

¹⁷ ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO. *Imposição do Vinho*, Liv. n.º 1324, fls. 63.

Nº de arrais que operaram no Douro (1700-1710)



no ano de 1708, aquele em que foi maior o volume de vinhos entrados na cidade do Porto, que regista também um maior número de transportadores em actividade:

Relação nº de arrais, nº de pipas transportadas

Anos	Nº de Arrais	Pipas
1700	155	17119
1701
1702	184	17965,5
1703
1704	159	17468,5
1705	178	16811,5
1706	167	18691
1707
1708	212	22842
1709	165	20482,5
1710	193	17967,5

Não possuímos dados objectivos sobre a produção vinícola duriense senão a partir de 1770¹⁸. Contudo, tendo sempre presente a certeza de se estar a lidar com um produto natural passível de ser produzido por métodos artificiais (foi sempre possível fazer mais vinho com a mesma quantidade de uvas), os quantitativos

de vinho trazidos à cidade do Porto ao longo do destes anos, se não nos dão ideia exacta dos volumes da produção, dão-nos pelo menos uma perspectiva das respectivas flutuações.

Mas terão estes agentes igual importância no tráfego fluvial? Evidentemente que não. É muito diferenciado o seu envolvimento no transporte de vinhos. Com efeito, apenas um pequeno número de transportadores parece dedicar-se em regime de quase exclusividade à tarefa de fazer chegar aos cais da cidade do Porto os vinhos de Cima-Douro. Dos 1413 agentes de transporte recenseados, 887, ou seja 63%, transportaram anualmente entre 1 e 100 pipas, o que constitui claramente um indício de que a sua principal actividade não era a do transporte de vinhos já que, cada barco lotado, transportava por esta altura e em média, cerca de 30 pipas de vinho o que sustentava apenas a realização de 3 viagens anuais com os barcos exclusivamente carregados daquele produto. Este número é manifestamente insuficiente para sustento do arrais e da respectiva tripulação. Fica-nos pois a convicção de que, maioritariamente, as embarcações que sulcaram o Douro nos dois sentidos, transportavam nas viagens ascendentes sobretudo o peixe seco e salgado, produtos importados pelo Porto, bem como as manufacturas e os artefactos da sua produção manufactureira. Já no caminho inverso traziam à cidade os produtos agrícolas frescos ou transformados, frutos secos, azeite, citrinos e também o vinho, mormente nas épocas em que se encontrava esgotada a capacidade de transporte dos arrais que se dedicaram, quase em exclusivo, ao transporte do líquido mais precioso para a cidade do Porto, logo a seguir à água.

Um segundo grupo de arrais também bastante numeroso transportava entre 100 e 200 pipas por ano. Representa 23% da totalidade dos transportadores e estamos convencidos de que o facto de realizarem apenas 6 a 7 viagens anuais indica que não tinham só na actividade de transporte de vinhos o seu principal interesse.

Os transportadores que trazem ao Porto entre 200 e 300 pipas de vinho por ano, são já em número significativamente reduzido, 95. Representam 7% do total de agentes de transporte recenseados. Estes dados permitem verificar a possibilidade de realização de mais de 10 viagens anuais, em média, por cada um destes agentes, o que já nos parece número suficiente para admitir que o transporte vinícola tenha sido o vector fundamental da actividade deste grupo, sem excluir a mais que provável acumulação com o transporte de outros géneros, embora em menor escala.

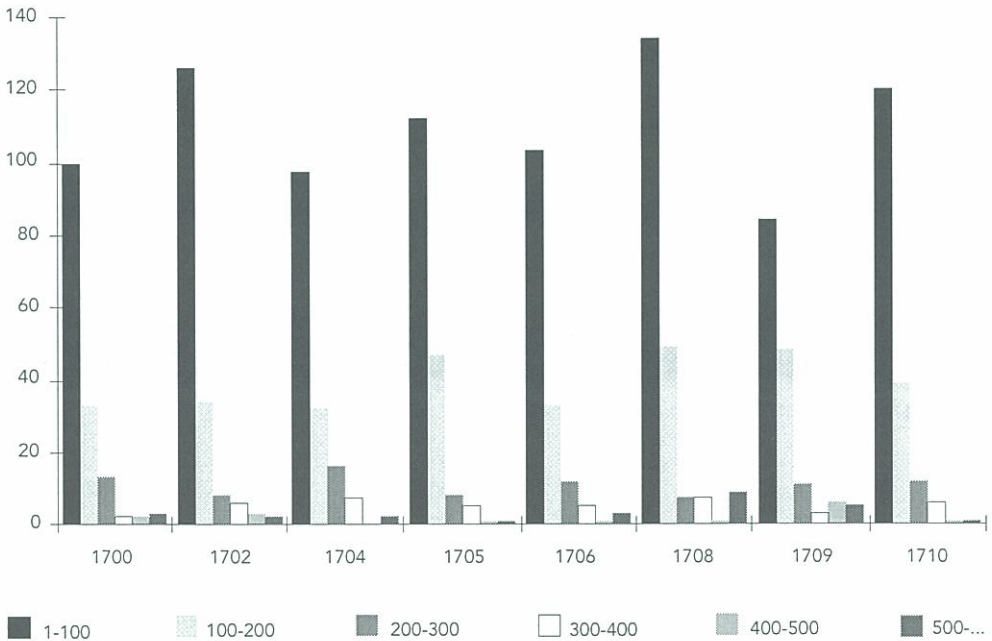
No grupo que transportava entre as 300 e 400 pipas de vinho em cada ano, integram-se apenas 49 arrais. Ou seja 3% relativamente ao total de agentes transportadores. Esta cifra desce um ponto percentual quando se contabilizam os responsáveis pelo transporte de 400 a 500 ou mais de 500 pipas/ano.

São com efeito estes três últimos grupos, aqueles onde se verifica uma dedica-

ção quase exclusiva ao transporte de vinhos. Constam da lista anexa¹⁹ os nomes e volumes transportados pelos *arraís* com mais de 400 pipas em cada ano.

Apesar de estes últimos sobressaírem como grandes agentes de transporte de vinhos, a representação gráfica seguinte destaca em paralelo os pequenos transportadores, dado que ocupam uma faixa significativa da actividade:

Relação número de transportadores/volumes transportados



Com efeito, ao longo do intervalo cronológico, os transportadores que não trabalham quase exclusivamente com vinho apresentam-se sempre em número substancialmente mais elevado, quando comparado com os restantes. O ano de 1708 que, como já vimos, regista o movimento comercial de vinhos mais elevado, é também aquele em que os pequenos transportadores ou *arraís* que não têm no vinho o principal produto transportado, aparecem em maior número.

Importa por isso conhecer a proporcionalidade do movimento de pipas de vinho efectuado pelos grupos encontrados a fim de se saber a quem pertenceu a maior fatia do negócio, se aos pequenos transportadores, ou se, pelo contrário, ela coube aos *arraís* proprietários de mais do que uma embarcação²⁰ que exerce-

¹⁸ PEREIRA, Gaspar Martins – *O Douro e o Vinho do Porto de Pombal a João Franco*. Porto, 1991. p. 24.

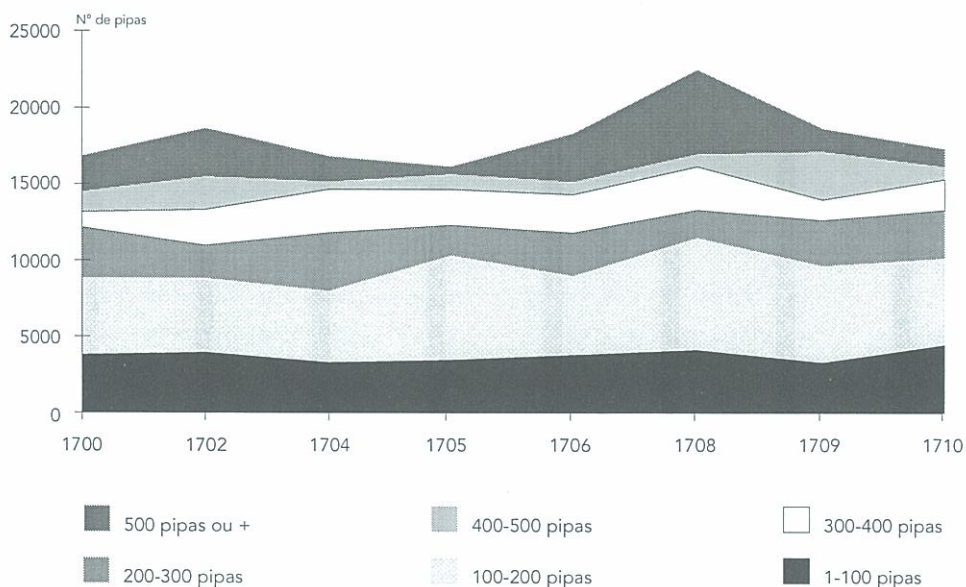
¹⁹ Ver anexo I.

²⁰ A maioria dos *arraís* que quase exclusivamente se dedicavam ao transporte de vinhos possuía mais do que um barco. Sabemo-lo dada a coincidência das datas em que são referidos nos *Livros da*

ram a actividade transportadora de vinhos, em quase exclusividade, pelo menos no sentido descendente do rio.

A representação gráfica seguinte mostra a posição relativa dos transportadores, tendo por base o número de pipas transportadas anualmente:

Posição relativa dos transportadores



Aqui torna-se manifestamente evidente a importância do papel dos pequenos transportadores na tarefa de fazerem chegar ao Porto os vinhos do Douro. Com efeito, no seu conjunto, os *arraís* que anualmente transportaram entre 1 e 200 pipas de vinho, fizeram chegar à ribeira portuense a maior parte dos vinhos manifestados durante os 8 anos a que se reportam os dados, 77.781 pipas. Os restantes grupos, responsáveis por maiores movimentos anuais de transporte (entre as 200 e as 500 ou mais pipas) transportaram no seu conjunto 70.197 cascos do precioso líquido. Em suma, se por um lado, os pequenos transportadores não se dedicaram em exclusivo aos vinhos, o seu elevado número e a capacidade conjunta de transporte demonstrada, posiciona-os como elo fundamental nas ligações entre o Douro e o Porto, a par de um grupo de agentes transportadores

Imposição como responsáveis pelo transporte de vinhos manifestados. Mesmo nos grupos que transportam anualmente menores quantidades de vinho, surgem *arraís* proprietários de mais de um rabelo. São frequentemente feitas referências ao transporte em barcos pequenos, que transportavam em regra 15 pipas, e a barcos grandes, que trazem, em regra, 30 pipas. Era o caso dos *arraís* José da Fonseca e Manuel Teixeira. ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO. *Imposição do Vinho*, Liv.º 1325, fls. 135 e Liv.º 1326, fls. 30.

estabilizados na actividade quase exclusiva de fazerem chegar os vinhos do Douro à cidade do Porto. Acresce ainda que sondagens pontuais efectuadas ao longo da nossa pesquisa indicam que os grandes transportadores eram, simultaneamente, comerciantes de vinho²¹, aspecto que retomaremos noutra oportunidade.

O CICLO DO VINHO E A VARIAÇÃO SAZONAL DA NAVEGAÇÃO NO DOURO

Avaliados os volumes do negócio transportador e a sua partição entre os grupos de *arraís* arrumados em função da capacidade transporte evidenciada, importa agora tentar conhecer a pendularidade anual dessa actividade no período cronológico em evidência.

O quadro anexo²² mostra o movimento mensal de vinhos manifestados ao escrivão da *Imposição* do Porto respeitante aos anos que a nossa investigação abrangeu.

Numa primeira abordagem, é visível uma concentração significativa das remessas nos meses de Janeiro a Junho. Foram transportadas em média, nos 8 anos considerados, 2.292 pipas de vinho nos meses de Janeiro. Este número sobe para as 2.563 pipas considerada a média das entradas respeitante aos meses de Fevereiro e atinge a máxima expressão no cômputo médio dos transportes relativos aos meses de Março, 2.698 pipas. A partir do mês de Abril, é notória a quebra na remessa de vinhos, que atinge o ponto mais baixo nos meses de Agosto e Setembro, respectivamente, e ainda em valores médios, com 508 e 313 pipas. Esta tendência sofre inversão nos meses seguintes às vindimas e o volume médio de vinhos do Douro entrados no Porto nos meses de Dezembro volta a subir e atinge já as 1.621 pipas.

Este fluxo sazonal do produto explica-se pelo próprio ciclo da cultura da vinha e fabrico do vinho. É assinalável o movimento de compra de vinhos logo a seguir às vindimas, altura em que os preços são mais convidativos em função de uma oferta quantitativamente mais generosa do produto no mercado. Este aumento do volume de negócios decorre também da necessidade de serem obtidos capitais para sustentar a retoma do ciclo produtivo, que tem nas tarefas de *replântio* ou *mergulhia*, *escava*, *poda* e na *escava a montes*, que se desenvolvem entre Outubro e Maio, talvez a parte que exige mais esforço financeiro aos viticulto-

²¹ Nos anos a que se reporta este estudo, em média, compareceram na *Imposição do Vinho* 36 *arraís* por ano, que manifestaram vinhos por sua conta.

²² Ver anexo II.

res²³. Não se estranha pois que, logo após o mês de Setembro, a tendência para o aumento do fluxo de vinhos do Douro à cidade do Porto seja maior. Por outro lado, não causa perplexidade que as quebras nos negócios de vinhos tenham maior expressão na época estival, face por um lado à escassez do produto e por outro à natural subida do preço nos meses que antecedem as *novidades*. Quer dizer, observam-se aqui as leis do mercado. Por isso, o movimento sazonal de rabelos no Douro parece-nos também explicável através deste argumento, para lá da maior ou menor facilidade de navegação do rio²⁴. É que esta verdadeira estrada fluvial está para a região do Douro como o Nilo para o Egipto. A região produtora de vinhos generosos mais famosa de Portugal é também uma dádiva do rio. Não estou a referir-me aos reconhecidos contributos das águas do Douro na criação de condições naturais para a gestão de uma área micro-climática, responsável pelo sucesso dos plantios do bacelo nos patamares das encostas inclinadas do Douro. Refiro-me antes ao facto de o movimento dos caudais do rio acompanhar também o ciclo do vinho. Isto é, nos meses de Dezembro a Maio, as águas sobem, atingindo por vezes caudais responsáveis pelas muitas e frequentes cheias que a documentação que compulsámos vai esparsamente assinalando²⁵, favorecendo o movimento de embarcações, numa resposta natural às maiores necessidades de escoamento de vinhos com destino ao Porto. Nos meses de Junho a Novembro, os caudais eram mais minguados, iam a par da diminuição dos volumes de vinho a escoar²⁶.

O NÚMERO DE RABELOS EM CIRCULAÇÃO

Esta viagem necessariamente breve sobre a estrutura comercial que suportava o transporte de vinhos durienses no curso do Rio Douro permitiu-nos ainda conhecer, de forma próxima, o número de embarcações que sulcaram, ao longo

²³ Com efeito, estas actividades exigiam grande quantidade de mão-de-obra. No século XIX, estas tarefas eram confiadas por empreitada a habitantes da Galiza – os galegos – que chegavam ao Douro em cada mês de Outubro e regressavam às suas terras de origem em Abril ou Maio seguintes. Cf. VIZETELLY, Henry – *No País do Vinho do Porto*. Porto, 1947, p. 58.

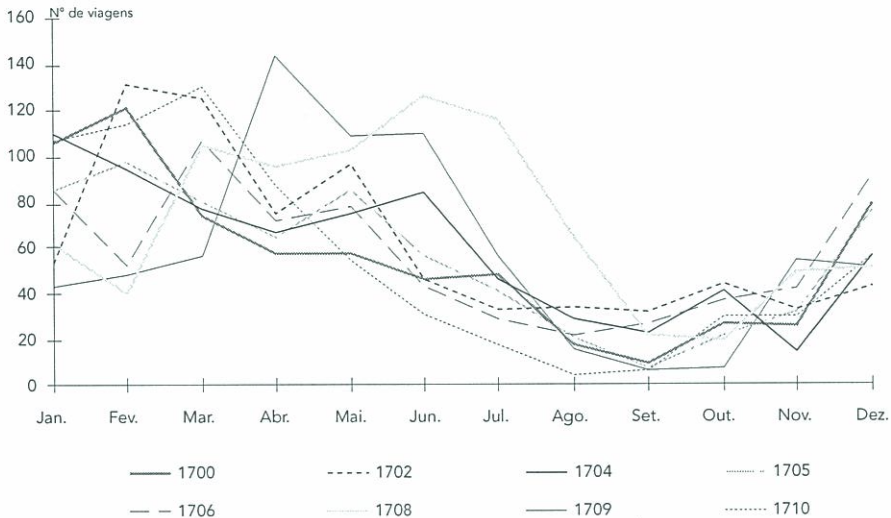
²⁴ Os arrais, já o dissemos, souberam criar mecanismos auxiliares da navegação para suprirem as dificuldades de trânsito no Douro em qualquer época do ano. A demonstrar o que acabamos de referir está o número de viagens que se registam nos meses de Julho e mesmo em Agosto.

²⁵ Em 27 de Janeiro de 1705, foram escrituradas na Imposição, em nome de Manuel Soares da Fonseca, morador na Lada, 19 pipas vindas «em hum barco que se perdeu». ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO. *Imposição do Vinho*, Liv.º 1322, fls. 21. Em 3 de Março de 1708, foram manifestadas 3 pipas em nome da firma inglesa Thomas Phayre & Companhia, sediada na Rua Nova, que vieram «pelo rio abaixo com a cheia». Idem, Liv.º n.º 1324, fls. 30 v.

²⁶ Nem por isso os perigos de navegar as águas do Douro diminuíam. Aos perigos do excesso de águas registado nos meses anteriores, contrapunha-se a partir de Junho o fraco caudal, responsá-

do anos da primeira década de setecentos, as suas águas. A representação mensal desse movimento de rabelos consta do gráfico seguinte:

Movimento mensal de rabelos no rio Douro (1700-1710)



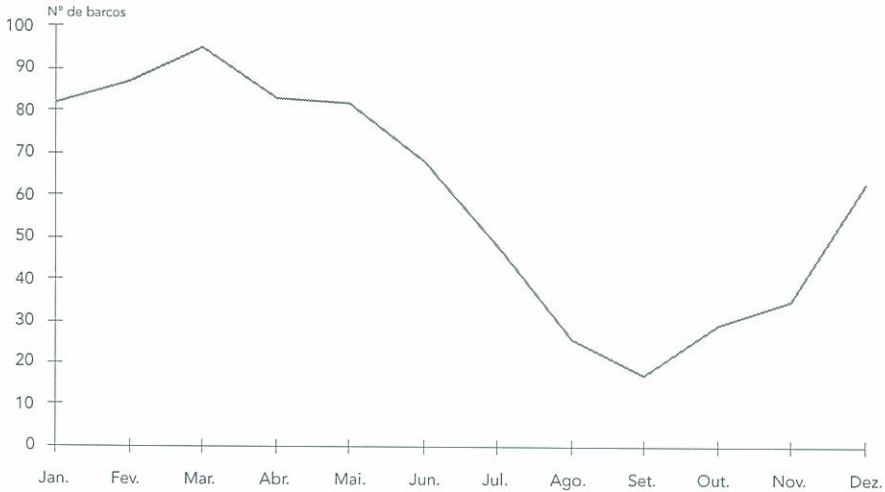
A movimentação de embarcações constatada torna possível distinguir duas épocas diferentes ao longo do ano. Uma em que o movimento de viagens descendentes e posterior regresso a terras do Douro é mais intenso, centrado nos meses de Dezembro e Janeiro a Julho. Durante esse período e em quase todos os anos estudados o número de viagens oscila entre as 45 e as 130. Outro em que se regista uma quebra significativa de movimento de embarcações e que abrange os meses de Agosto a Novembro de cada ano. Neste segundo período, o número de descidas do rio oscilava entre as 5 e as 50 viagens.

Pelos dados recolhidos, ao longo do ano, em média, efectuavam-se entre o Porto e o Douro 1430 viagens: 715 no sentido descendente e outras tantas de regresso ao país vinhateiro.

Utilizando ainda os números médios, acima representados graficamente, sabemos que circularam no Rio Douro nos meses de maior tráfego, ou seja, entre Janeiro e Maio, respectivamente, 82 e 95 rabelos por mês. Nos meses de Junho e Julho, circularam, respectivamente, 68 e 48 barcos. Em Agosto e Setembro, no transporte vinícola andavam apenas 26 e 17 rabelos, respectivamente. O mês de

vel por alguns naufrágios de que a fonte que utilizámos por vezes dá notícia. Assim sucedeu em Junho de 1709, quando o barco do *arrais* Luís Pinto naufragou. Salvaram-se as pipas que o seu companheiro Manuel Duarte entregou na cidade do Porto ao comerciante Domingos de Freitas Carneiro, morador ao Patim. Idem, Liv.º n.º 1325, fls. 153.

Média mensal da circulação de rabelos no Douro (1700-1710)



Setembro regista sempre, ao longo do período, o menor número de viagens. O número de embarcações a circular no rio voltava a aumentar nos meses de Outubro, Novembro e Dezembro. Em média, nestes últimos meses chegaram aos cais ribeirinhos do Porto 29, 35 e 63 rabelos, respectivamente.

PARA TERMINAR

Os rabelos do Douro, embora embarcações de arquitectura simples e de rápida construção, vulneráveis aos muitos perigos da navegação no rio, vencidos pela perícia dos *arraís*, foram, ao longo dos primeiros anos do século XVIII, o principal meio de escoamento dos vinhos de *Cima-Douro* para o Porto. A intensidade do papel destes barcos aquela ligação inter-regional, ressuma dos livros do escrivão da *Imposição* da Cidade, já que, pelo menos desde 1587, nenhuma destas embarcações podia descarregar vinho sem antes cumprir as obrigações fiscais²⁷.

Através desta fonte, embora condicionados pelas características que lhe apontámos, ficamos a saber que era numeroso o grupo de *arraís* que se dedicava ao transporte de vinhos naquele período. Maioritariamente, estes *marinheiros* do rio exerceram a sua actividade em acumulação com o transporte de outros géneros indispensáveis às gentes do Porto e do Douro. Apesar disso, foram os pequenos

²⁷ O acórdão de 4 de Fevereiro de 1587 obriga a que toda a pessoa que fizer entrar vinho vindo pelo Rio Douro não o possa desembarcar, sem primeiro o participar ao escrivão da Imposição da cidade. ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO. N.º 114, *Liv.º 2º dos Acordãos*, fls. 13 v.

transportadores que fizeram chegar o maior volume de vinhos do Douro aos cais ribeirinhos do Porto.

Em paralelo, avultava já o papel dos grandes transportadores, cuja actividade se concentrava, quase exclusivamente, no transporte vinícola. Sabemos quem eram e o qual o seu grau de empenhamento no negócio.

Os dados recolhidos apontam ainda para a regularidade da actividade transportadora no rio, ao longo do ano. No entanto, nos meses de Fevereiro e Março o volume de vinhos transportado acompanhava o ciclo do vinho. É nestes meses que os vinhos do Douro fabricados com a colheita do ano precedente se encontram no ponto de maturação ideal para a carregação. Os caudais do rio, numa sincronia perfeita com o ciclo do vinho, ajudavam o transporte até ao Porto.

Agosto e Setembro eram, como vimos, meses de baixa. Em Agosto, a escassez de vinhos para venda, desencorajada também pelos preços praticados, conjugava-se com os fracos caudais do Douro, a obrigar a esforçadas operações que tornavam a navegação mais dispendiosa e perigosa. Em Setembro, para lá das condicionantes apontadas, as tarefas da vindima e pisa das uvas convidavam os *arraís* a manterem-se em terra. Para muitas tripulações dos rabelos era a época de trabalho abundante e menos penoso. Por certo, a alguns deles, produtores de dimensão diversa, a necessidade de cuidar da sua própria *novidade* afastava-os do rio.

Finalmente, a fonte permitiu-nos aferir o número de rabelos em circulação no Rio Douro durante os primeiros anos de Setecentos, bem como conhecer a cadência com que, ao longo do ano, os seus mastros eram plantados nas docas portuenses e as suas velas enfoladas se espelhavam nas águas do rio, ora calmas e minguadas, ora volumosas e alteradas.

Anexo 1

	1700	1702	1704	1705	1706	1708	1709	1710	Totais	Nº médio de pipas
Jan.	3316	1431	2823	2317	2754	1662	1121	2914,5	18338,5	2292
Fev.	3845	3729	3015	2633	1640	948	1229	3467	20506	2563
Mar.	1690,5	3391,5	2206	2037,5	3195	2919,5	1906	4238	21584	2698
Abr.	1267	1720	1786	1614	1884,5	2772	4807	2453	18303,5	2288
Mai	1256	2543	1841,5	1986	2021	2893,5	3683,5	1203	17427,5	2178
Jun.	945	1240,5	1746	1468,5	1129	3404,5	3434,5	682,5	14050,5	1756
Jul.	1015	732,5	596	867,5	682,5	3856,5	1406	220	9376	1172
Ago.	454	600,5	331	489	329	1511,5	301	46	4062	508
Set.	262	658	295	115	445	488	116	126	2505	313
Out.	502	735,5	713	398,5	622	288	115	644	4018	502
Nov.	432,5	539	636	609,5	1280,5	842,5	1239,5	629	6208,5	776
Dez.	2134	645	1480	2276	2708,5	1256	1124	1344,5	12968	1621
	17119	17965,5	17468,5	16811,5	18691	22842	20482,5	17967,5	149347,5	

Anexo 2 – Arrais que transportavam mais de 400 pipas de vinho por ano

Nome	Nº de pipas	Nome	Nº de pipas
Ano 1700		Manuel de Sousa	543
António Pinto	545	Manuel Pereira	418
Domingos de Paiva	477	Manuel Pinto	764
Manuel Cardoso	402	Manuel Teixeira (Cabral?)	686
Manuel Monteiro	506		
Manuel Moreira	509	1708	
Manuel Pereira	498	Domingos Dias	519
Manuel Pinto	691	Domingos Pinto	523,5
		João Pereira	510
1702		Manuel Cardoso	629
António Pinto	585	Manuel Coelho	486
Domingos da Silva	413	Manuel da Fonseca	542
Domingos de Paiva	445	Manuel de Sousa	686
Gaspar Dias	420	Manuel Duarte	419
Manuel Cardoso	464	Manuel Pereira	606
Manuel Monteiro	660	Manuel Pinto	898
Manuel Pinto	561	Manuel Teixeira	545
Manuel Teixeira	493		
		1709	
1704		Domingos Dias	432
Domingos de Paiva	400	Domingos Monteiro	403
João Pinto	615	Domingos Pinto	655
Manuel Pereira	549	João Pereira	542
Manuel Pinto	596	Manuel Cardoso	462
Manuel Teixeira	463	Manuel Coelho	448
		Manuel da Fonseca	594
1705		Manuel de Sousa	480
Manuel Coelho	454	Manuel Pinto	766
Manuel Pinto	587	Manuel Teixeira	498
Manuel Teixeira	464,5	Simão Pereira	479
		1710	
1706		Domingos Pinto	575
Domingos Pinto	590	Manuel Coelho	476
João Pereira	600	Manuel Pereira	419
Manuel da Fonseca	424	Manuel Pinto	569