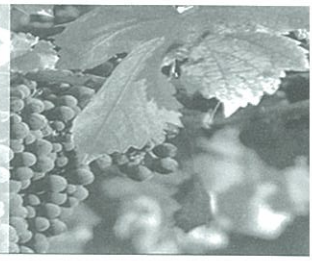
Os marinheiros do Douro no fim da viagem

baseado na obra "porto manso" de Alves Redol



João Luís Sequeira Rodrigues *

1 – Introdução

A história da região do Douro, do "país" do Vinho Generoso, é plena de símbolos, elementos cuja natureza atesta da singularidade da região e da faina inerente à produção e comercialização deste produto único no mundo e que é, de certa forma, uma marca de Portugal. Assim, a imagem das vinhas geometricamente plantadas, as gigantescas escadarias em socalcos, a labuta das vindimas, são inúmeras vezes exportadas como ícones da região duriense classificada pela UNESCO como património da humanidade. De entre estes símbolos têm também surgido com natural frequência e impacto os barcos Rabelos, embarcações de características únicas que durante séculos sulcaram as perigosas águas do Rio Douro, assegurando o transporte do vinho fino e não só, animando assim as povoações que marginam o Rio, atribuindo-lhes sustentáculo económico e social.

Contudo, raramente esta imagem da região vai além do pitoresco, da observação superficial, da análise mais ou menos poética. Isto significa que a dimensão humana da actividade de produção e transporte do vinho é, muitas vezes esquecida e escondida. Na verdade, o Douro não é só as vinhas e a belíssima paisagem, é também o homem que a produziu. Homem esse que vive numa realidade social, económica, cultural e religiosa própria. Da mesma forma, que os barcos rabelos eram construídos e conduzidos por homens que viviam uma situação concreta e particular pouco conhecida e à qual nunca foi dada a devida atenção.

Mas o que é facto é que a vida das sucessivas gerações que há mais de duzentos e cinquenta anos deram forma a este monumento ao trabalho que é a região do Alto

Douro vinhateiro, está impregnada de uma dimensão simultaneamente grandiosa e trágica que muitas vezes escapa na sua essência ao observador comum, parecendo apenas acessível a quem (con)vive nesta região e a sua gente. No entanto: *"Em cada pedra há uma lenda ou o nome de um arrais que naufragou. Em cada fraga, uma marca por onde os barcos se conduzem. Em cada paisagem, uma cor.*

É um caminho de alucinação e de sonho – cansa e conforta.

Por isso os marinheiros se apaixonam por ele como por uma mulher de mil feitiços. Dão-lhe tudo – o esforço titânico, o suor que é sangue e o sangue que é vida. Oferecem-lhe a vida a sorrir e o rio agora nada lhes dá em troca. Não é mais do que uma estrada de mendigos cegos que não podem tomar outro rumo. Cegos como o rio, loucos como ele.

O Douro, porém, chegou cansado para ver o mar, mas chegou. E os homens lutam para viver, mas não vivem."[1]

Assim, parece ser interessante e urgente recuperar a memória daqueles que foram um dos expoentes máximos dessa glória e sacrifício que sempre têm acompanhado as gentes durienses. Refiro-me aos marinheiros do Douro que, no contexto das tarefas da produção e transporte do vinho, assumem especial destaque não apenas pela singularidade da sua vivência mas também pelo sacrifício desumano que envolvia a sua luta diária.

É precisamente sobre a dimensão humana e social da faina no Rio Douro que me irei deter neste trabalho, que terá por base o romance de Alves Redol intitulado "Porto Manso". Esta obra de natureza ficcional constitui-se, contudo, como um documento relevante para quem quiser fazer uma análise histórica da região e do homem do Douro. Alves Redol que, para escrever "Porto Manso", viveu e viajou com os marinheiros do rio revela nesta obra muitos dos traços fundamentais da vida social, económica, religiosa e moral desta gente que vivia na angústia de perda do passado sem vislumbrar uma alternativa de futuro à entrada da década de quarenta do século passado.

Alves Redol descreve os problemas sociais e humanos que viveram as populações da zona ribeirinha do Douro, que durante séculos se dedicou à construção dos barcos Rabelos e ao transporte de mercadorias no rio, e que gradualmente vão sentindo o fim inevitável de um modo de vida ancestral em resultado do desenvolvimento de outras vias de comunicação. Este livro é, por isto, não só uma narração de factos mas também um documento de almas no qual os sentimentos e código de valores deste povo estão expressos de um modo claro e raro quando se confrontam com a chegada de outros veículos de desenvolvimento, como o comboio e novos

1 REDOL, Alves. *Porto Manso*. 3ª edição. Ed: Publicações Europa – América. 1979, pág. 48.

valores morais absorvidos pelos filhos destas terras que, por força das más condições de vida, contactaram com a sociedade das grandes urbes, bebendo aí novas formas de vida e novos códigos de acção.

Este trabalho, tal como o livro, incidirá então sobre uma gente que tinha uma actividade singular que viveu num espaço e tempo determinados. No entanto, poder-se-á considerar que, pela natureza e pela sua história, estes homens e mulheres simbolizam bem o homem e a região do Douro na sua totalidade.

Assim, não é objectivo desta breve dissertação a abordagem de temas que extravasem o que atrás ficou já exposto como, por exemplo, o Vinho do Porto, as vinhas do Douro, a sua história e aspectos económicos. Cingir-me-ei à análise da vida dos marinheiros do Douro no contexto de uma época em que o estertor da sua actividade era já certo. Saber das características da sociedade em que viviam, das suas angústias e esperanças, dos seus esforços para adiar o inevitável, da sua relação com os barcos e o rio, das suas tradições, cultura e religião. Procurarei enfim, desvendar, na medida do possível, o que existe de humanidade subjacente a uma das actividades mais originais do homem duriense.

Na elaboração deste trabalho deparei-me com algumas dificuldades, sendo as maiores delas a escassez e dispersão de documentos sobre a forma de vida dos marinheiros do Douro, mais concretamente dos seus valores, das suas ambições da sua mundivivência. Neste caso, como em muitos outros aspectos da vida no Douro a curiosidade pela criação cresce na proporção inversa do interesse pelo criador, ou seja, há mais bibliografia sobre os barcos rabelos do que sobre os homens que os construíam e tripulavam. Aliás, frequentemente acontece que as alusões à vida dos marinheiros são feitas apenas a propósito do estudo dos barcos rabelos.

Assim, "Porto Manso" surge como uma das raras, senão única, produção que teve como objectivo retratar a vida e alma destes homens, sobrepondo à descrição dos barcos e aos aspectos da navegação no rio que Redol correctamente encara como dimensões representativas da grandeza humana e reveladoras do carácter desta gente. Daí deriva o facto deste trabalho se centrar sobre a década de 40 do século passado, na qual o declínio da actividade dos marinheiros do Douro já se tornara irreversível, se bem que muitos dos aspectos da vida e cultura destes homens aqui retratados não difiram substancialmente daqueles que marcaram épocas anteriores devido ao carácter tradicional que caracterizava esta faina. Prova disto é o facto de muitas das descrições das viagens feitas por Alves Redol serem idênticas às de um século antes.

É importante referir que para uma elaboração mais rigorosa e historicamente fiel desta breve dissertação, para além da bibliografia consultada, muito contribuí-

ram as entrevistas que pude realizar a dois dos últimos marinheiros do Douro ainda vivos, os senhores António Monteiro da Costa de Porto Antigo e Custódio Guedes de Sá de Porto de Rei (Barqueiros) que mais do que duas histórias de vida representam a vida em duas histórias. Pelos seus testemunhos vivos foi possível elucidar e completar alguma informação que se encontra dispersa e incompleta

2 – Os Marinheiros do Douro

Desde há perto de dois mil anos que o Rio Douro é utilizado como estrada fluvial que permite o transporte de mercadorias entre o Porto e o Interior Norte do país pelo menos até à foz do Rio Tua. A navegação para montante deste rio é bem mais recente na medida em que só no reinado de D. Maria I por obra da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro foi destruído o temível Cachão da Valeira que pela sua altura e perigosidade impedia a passagem dos barcos. Assim, também a actividade de marinhagem no Douro se perde nos tempos, na medida em que o rio surgia como principal via de comunicação devido à precária rede rodoviária existente nesta zona do país.

É óbvio que a importância crescente e proliferação dos marinheiros no Douro se dá a partir do século XVIII com o incremento da produção e comércio do Vinho do Porto que tinha de ser transportado desde a Região demarcada pelo Marquês de Pombal até aos armazéns de Vila Nova de Gaia. É a partir desta altura que se começa a desenvolver numa zona geograficamente delimitada a faina de construção e tripulação dos barcos Rabelos que viria a ter como consequência a criação de um estrato profissional "sui generis" na região duriense formado pelos marinheiros.

Então, inerente à actividade de transporte de vinhos e demais mercadorias gerou-se um contexto social, económico e cultural muito particular que prevaleceu durante os séculos XIX e XX e que viria a extinguir-se em definitivo com a construção das barragens hidroeléctricas no Douro que ditaram o fim do transporte mercantil através dos barcos Rabelos devido à impossibilidade física de sulcar as águas nestas embarcações.

É precisamente sobre o contexto geográfico, social, económico e cultural em que viviam os marinheiros do Douro em meados do século passado que me irei debruçar de seguida.

2.1 – Contexto Geográfico, Social, Económico e Cultural em que Viviam os Marinheiros do Douro

Geograficamente, é possível delimitar com alguma precisão a região ribeirinha onde predominava a construção de barcos rabelos e da qual era originária a grande maioria dos marinheiros e arrais do Douro. Assim, estas actividades predominavam na zona imediatamente a jusante da Região Demarcada produtora do vinho Generoso abrangendo os actuais concelhos de Mesão Frio, Baião, Marco de Canaveses, Resende, Cinfães e Castelo de Paiva. É nestes concelhos que se situam alguns dos pontos e estaleiros mais carismáticos da região duriense como sejam Barqueiros, Porto de Rei, Porto Manso, Porto Antigo, Ermida, Arêgos, Mosteirô, Pala, Lavadoiro, Melres entre outros, cuja toponímia evidencia claramente a importância que a actividade de marinhagem assumiu na dinamização económica e social desta sub-região do Douro.

Esta localização geográfica justifica-se pela facilidade de acesso à matéria – prima empregue na construção dos barcos rabelos. Na verdade, como adiante se verificará mais detalhadamente, estas embarcações eram constituídas basicamente por madeiras de pinho e castanho, usada a primeira na construção das partes do barco que ficavam submersas como o cavername e a segunda na concepção das partes laterais (os bordados), bem como o linho do qual eram feitas as velas e a estopa com que se calafetavam os barcos. Ora estes materiais pobres eram abundantes na zona limítrofe a ocidente da região demarcada produtora do vinho uma vez que não sofreu a desmatação com vista ao plantio de videiras.

O aproveitamento total da matéria – prima da região na construção dos Rabelos era mais um factor que contribuía para a perfeita harmonia entre o homem e a paisagem que sempre caracterizou a região como observou com perspicácia Armando de Mattos: *"reparemos nas margens durienses. Altas de relevos gigantes, elas vão descendo, em anfiteatro, até ao nível da torrente, tumultuosa por vezes. A linha das águas, o perfil das margens, o correr do céu, formam como que um grande polígono, cuja base assenta no infinito. Dentro deste ambiente geométrico gira a mancha do rabelo, semelhando um outro polígono, idêntico, e de lados paralelos ao primeiro. São verdadeiramente, duas áreas que se completam"*[2]

Desta forma, à medida que se desenvolveu o comércio do vinho, fundamentalmente a partir do século XVIII, verificou-se também o incremento da construção de barcos rabelos e sua navegação no Rio Douro, o que fez com que gradualmente

[2] MATTOS, Armando de. *O Barco Rabelo*, Ed. Junta da Província do Douro Litoral. Porto, 1940. pág. 46.

fosse surgindo nesta área intermédia entre a região vinhateira e o Porto uma organização social ligada à construção e governo dos barcos. Apareceram então os arrais, que eram os donos de embarcações e os vários tipos de marinheiros que os tripulavam. Os marinheiros do Douro constituíam-se assim como uma classe distinta, ainda que complementar, relativamente às restantes actividades ligadas à produção e comércio do vinho, na medida em que provinham de uma região determinada, tinham uma organização social própria e um código de valores éticos, religiosos e culturais peculiares.

É interessante notar como numa região pobre, uma gente rude ao dar origem a uma embarcação tosca, gerou um modo de vida culturalmente rico, tendo em conta o conjunto de singularidades de natureza variada que expressa e que o convertem num elemento original no contexto do todo nacional.

A actividade de construção dos barcos e transporte do vinho tornou-se dominante gerando uma teia de relações económicas e sociais que viria a dar origem a uma forma nova de organização social que assentava numa hierarquia e código de valores definidos e nos quais todos aqueles que exerciam a sua actividade nos barcos rabelos tinham uma importância preponderante.

Assim, no topo desta escala social estavam os arrais, os donos dos barcos, que negociavam com os donos das quintas o preço do transporte do vinho[3], sendo que quanto maior fosse a capacidade do rabelo maior seria a quantia gerada pelo transporte. Havia vários casos de rabelos que carregavam perto de 80 cascos. Desta forma, os arrais surgiam também como os grandes empregadores desta região na medida em que eram eles que contratavam os tripulantes dos barcos a quem pagavam e que, de uma forma generalizada, eram designados de marinheiros. Os arrais tinham, por isso, sob a sua dependência uma boa parte das famílias desta região, daí que *"ser arrais era tudo no Douro. Um grande senhor ao pé dos lapuzes da terra ou mesmo dos lojistas. Era por isso mesmo que as raparigas preferiam os marinheiros – por aquela vida incerta e misteriosa que deixava lugar para todos os sonhos, mas também porque eram homens diferentes. Iam ao Porto muitas vezes por ano enquanto os outros só raramente lá punham os pés. Sabiam conversar, entreter os serões com longas histórias do rio."*[4] A importância social dos homens dos barcos contrastava assim com a de todos aqueles que se dedicavam à agricultura e ao pastoreio a quem os marinheiros designavam depreciativamente de serranos.

3 O preço do transporte do vinho era feito em função de cada casco transportado.

4 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 100

Contudo, a importância social dos marinheiros do Douro restringia-se unicamente à região de onde eram naturais, uma vez que quando cruzavam os limites de outros concelhos ribeirinhos durante as viagens de transporte do vinho era vulgar os habitantes dessas zonas os alcunharem de "pata rachada" ou "bois d'areia" numa clara alusão às consequências físicas e ao esforço desumano que eles faziam quando tinham que puxar os barcos *à sirga* na subida do rio.

É importante também realçar o carácter hereditário da faina dos barcos rabelos. De facto, era comum que estes ofícios passassem de pais para filhos. Os filhos de arrais seriam arrais e os marinheiros desde a mais tenra idade ensinavam aos seus descendentes as artes de marinhagem. Esta hereditariedade, se por um lado foi um factor que fez perdurar os costumes e tradições desta forma de vida durante décadas, por outro lado originou um apego destes homens aos barcos e ao rio que os impossibilitaria de dar um novo rumo às suas vidas quando esta actividade entrou em decadência irreversível.

Pelo que atrás ficou exposto torna-se claro que a vida das famílias nesta região era profundamente determinada pela faina dos barcos rabelos dela dependendo o bem-estar económico e a própria coesão do núcleo familiar. Ora, a dureza da faina, os condicionalismos climáticos[5] e o magro pecúlio das soldadas faziam com que os marinheiros passassem uma grande parte das noites fora das suas casas, longe das famílias, dormindo nos barcos nas chamadas tábuas de cama, situadas na popa dos barcos entre a *apegada* e o *coqueiro*. Este factor trazia consequências na vida familiar na medida em que se registavam muitos casos de infidelidade conjugal e por outro lado, os parcos recursos económicos dos marinheiros obrigavam a que as suas mulheres também contribuíssem para o orçamento familiar ao dedicarem-se a actividades como a venda de sardinhas salgadas, trazidas pelos rabelos do Porto para serem por elas vendidas nos concelhos do interior da Região do Douro.

Neste contexto social, o papel da mulher era também de alguma forma problemático, visto que se por um lado aspiravam a casar com marinheiros pela importância social e pelo seu carácter sedutor e aventureiro, tal facto acarretava geralmente como consequência uma vida de dificuldades e solidão devido às constantes ausências dos maridos e aos poucos recursos económicos de que dispunham. Esta situação agravou-se com o gradual enfraquecimento da actividade dos barcos rabelos registada durante toda a primeira metade do século passado. Desta forma, *"Eram*

[5] A navegação do rio só era possível quando o caudal o permitisse. Como o Douro tinha um caudal muito irregular com cheias de Inverno e praticamente seco no Verão, a navegação realizava-se geralmente entre os meses de Novembro e Maio.

muitas as raparigas solteiras e homens não havia. Abalavam todas. Só ficavam os marinheiros pobres e os vadios atidos à família. As moças com menos teres eram para os marinheiros. E mesmo entre essas...nem a todas calhava homem. As das famílias de arrais, mal nasciam, logo ficavam viúvas. Os rapazes abalavam para a cidade e, quando visitavam a aldeia, traziam outros hábitos. Davam-lhes a esperança de um namorico nos olhares e, depois, desapareciam novamente. Elas ficavam sempre. Tratavam das flores dos jardins, desvelavam-se com criancelhos das vizinhas e faziam bordados. E murchavam, envelhecidas por longas vigílias nas noites amenas de Porto Manso.

Quem passasse pela aldeia, a horas mortas, não seria capaz de compreender as tragédias que se viviam para além daquelas janelas enfeitadas de flores." [6]

A construção da linha de caminho de ferro no Douro, inaugurada em 1870 constituiu para esta população e para a faina dos marinheiros uma verdadeira estocada de morte, na medida em que a concorrência desigual feita pelo "Cavalo do Diabo" que assegurava um transporte mais rápido e com menos riscos revelou-se, a médio prazo, fatal para a vida desta gente que inicialmente não tomou consciência do profundo impacto que a chegada deste novo meio de transporte viria a ter nas suas vidas. Por isso, não o levou a sério, chegando mesmo a ridicularizá-lo. No entanto, *"quando chegou a safra do vinho, muitas quintas deram-lhe os fretes. E os rabelos fizeram menos viagens. E o preço dos transportes baixou, porque o Cavalo do Diabo chegava mais depressa e não acusava os excessos de carga. E, na casa dos marinheiros, a fome, que entrava pela janela passou a entrar também pela porta.*

Então o comboio foi apedrejado e milhentas maldições caíram sobre ele para o deter. Insensível a tudo, porém, ele continuou sempre a caminhada, e cada vez mais fogoso.

A sua estrada de ferro cimentava-se em sangue, lares desfeitos e esperanças perdidas." [7]

O confronto abrupto com uma nova realidade simultaneamente inesperada e trágica provocou um enorme choque nas pessoas que, por vezes, não souberam reagir a esta nova conjuntura. Tornaram-se, por isto, relativamente comuns nesta época atitudes de desespero como o suicídio. *"Os donos das terras e das casas acutilados na alma, atingidas na própria vida que haviam construído, odiaram a nova estrada. E muitos impotentes para vencer a desgraça, balouçaram-se num baraço de corda."* [8]

---

6 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 51
7 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág 257
8 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 71

Assim, já em 1911 Manuel Monteiro referia que *"Antes do caminho de ferro o único meio de transporte estabelecido entre o Porto e o paiz vinhateiro era o barco Rabelo, que monopolizava todo o movimento fluvial. Este, porém, acha-se reduzidíssimo com a concorrência do comboio e com as novas estradas de macadam, e tende a desaparecer, o que é pena, pois aquella embarcação, pela consagrada tradição de vários séculos, é a nota mais característica do leito do Douro."*[9]

Esta agonia lenta prolongou-se ainda por várias décadas, fruto da já referida ligação profunda dos marinheiros ao rio e a um conjunto de valores morais que ancestralmente lhes foram transmitidos e que apesar da sua bondade no plano da conduta ética se revelavam completamente desactualizados numa época marcada pela evolução tecnológica e por uma competitividade alheia à dimensão humana do trabalho, que os impedia de analisar racionalmente a situação, fazendo-os perder sucessivamente o pouco dinheiro e bens que detinham em prol de uma actividade que estava irremediavelmente condenada a desaparecer.

Assim foi possível chegar, nesta região, à década de 40 num contexto social miserável, marcado pelo desemprego, alcoolismo, fome e elevada mortalidade infantil que com o rigor do Inverno aumentava exponencialmente *"O sino da capela, quando tocava, parecia só tanger a finados. E tocava a finados muitas vezes – eram crianças que não aguentavam o Inverno."*[10]. A situação surge claramente descrita em **Porto Manso** no excerto em que o seu protagonista, António do Monte *"olhava a aldeia e era aparentemente a mesma – dali não se viam os trilhos do comboio. E só eles bastaram para modificar tudo. As casas dos arrais, o povo... As raparigas mais pobres iam servir para a cidade e a Clarita já voltou com um filho e sem marido. Outras, talvez andassem perdidas pelas ruas do Porto, sem poderem regressar a casa. As demais ficavam solteiras. Os homens não arranjavam trabalho e vadiavam pelas ruas, sonhando com o Brasil. Vendiam-se terras por uma viagem de barco. Os Rabelos desapareciam daquele porto e dos outros. Pelas margens havia alguns abandonados – mortos. Os marinheiros definhavam-se com fome e só as crianças, enganadas com o futuro, ainda riam. Desfaziam-se famílias. Derruiam casas."*[11]

No início desta época de decadência, no começo do século XX, e durante as suas primeiras décadas muitos homens que tinham mais condições e capacidade de iniciativa, encontraram na emigração para o Brasil alternativa ao futuro negro que

---

9 MONTEIRO, Manuel. *"O Douro – Principaes Quintas, Navegação, Cultura, Paisagens e Costumes.* Emílio Biel e C.ª Editores, MXMXI, pág. 141

10 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 152

11 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 227

os esperava se continuassem ligados ao trabalho nos barcos rabelos. No entanto, com o agravar da situação política e económica a nível internacional, que culminou com a eclosão da II Grande Guerra Mundial, a saída do país deixou de ser compensadora, passando então aqueles que abandonavam o rio e os barcos a migrar para o Porto ou a dedicar-se à exploração de volfrâmio que abundava nas zonas montanhosas limítrofes ao país vinhateiro, para além da pesca e da agricultura.

A precariedade da situação económica dos marinheiros do Douro que se viam em condições gradualmente mais difíceis devido ao número cada vez maior de barcos mortos, ou seja, abandonados ou destruídos por falta de mercadoria para transportar e ao valor cada vez mais reduzido da soldada tornou-os em presas fáceis e vulneráveis às mãos de alguns detentores de poder económico, geralmente donos de grandes propriedades, ou emigrantes que voltavam à região com disponibilidade de capital, que exerciam sobre estes homens práticas de exploração e usura que adensavam ainda mais o previsível futuro negro. *"Na estranja, a guerra com canhões e espingardas, ali, também ela chegava com homens a devorarem-se uns aos outros, entregues a ambições soltas. Os grandes matando os pequenos, os pequenos odiando os grandes e à espera do momento da vingança".* [12]

Ainda assim, a manutenção dos barcos era ruinosa, o que obrigava os arrais a desfazerem-se de bens de família como terras e casas de forma a pagar as dívidas que contraíam.

Muitas vezes estes prejuízos eram ainda agravados pelo facto de os arrais, na ânsia de conseguirem fretes, se guerrearem mutuamente, baixando de tal forma o preço do transporte do vinho que tornavam catastrófica a sua situação económica.

Estes factos ilustram claramente, não apenas a estreita comunhão que estes homens mantinham com os seus barcos e o rio, mas indiciam também o contexto cultural em que viviam. Na verdade, os marinheiros do Douro raramente tinham acesso à escolaridade, e mesmo aqueles que acediam à escola, frequentavam-na por pouco tempo. A sua educação era feita desde a mais tenra idade em função do rio e dos barcos. Em criança aprendiam a nadar e as artes da marinhagem, conheciam as *marcas* do rio nas quais verificavam o nível das águas, os seus *pontos*, lugares mais perigosos, familiarizavam-se com as *galeiras* e com as santas veneradas no rio: a Sra. do Carmo, a Sra. da Boa Viagem e a Sra. de Cardia.

Foi um povo que construiu um enorme manancial de saberes empíricos, práticas religiosas e superstições mas que nunca soube lidar com a racionalidade fria

[12] REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 127

do mundo que o rodeava. Um aspecto que ilustra bem esta asserção consiste no facto de terem sido os marinheiros do Douro a transportar nos rabelos uma boa parte dos materiais necessários à construção do caminho-de-ferro que lhes iria ser fatal. Foram eles que ingenuamente alimentaram a concorrência que os liquidaria. Contudo, é interessante referir neste ponto que a chegada do comboio contribuiu de certa forma para aumentar o nível cultural destas populações na medida em que ao fazer o transporte dos jornais tornou possível que mais gente aprendesse a ler e que as pessoas estivessem mais informadas sobre tudo o que passava no mundo.

No entanto, apesar do contexto de miséria em que viviam, os arrais teimaram durante décadas em manter a sua actividade o que lhes causava prejuízos sucessivos na medida em que a receita gerada pela quantidade de cascos transportados não era suficiente para cobrir as despesas da comida da maruja, dos bois que jungiam os barcos *à sirga* mais as *soldadas* dos marinheiros e do *mestre da apegada*. Então, com o intuito de diminuir os gastos com a *companha* que nos rabelos maiores chegava a ser de 12 homens, os arrais substituíam-nos por *rabões*, que são barcos de menor capacidade (12 cascos) em tudo semelhantes aos rabelos ainda que sem *apegadas* para os quais era necessária apenas metade da tripulação. É importante aqui notar que no código de valores dos arrais do Douro a capacidade do barco era sinónimo de posição social. Daí que esta troca de um barco rabelo de grande capacidade por um rabão fosse encarada pelos arrais como um golpe no seu orgulho próprio, era uma humilhação. Por outro lado, fruto da necessidade, passaram também a fazer transporte de outras mercadorias, muitas vezes de contrabando, esta prática obrigava-os a navegar de noite o que para além de ser mais difícil e perigoso era também proibido.[13]

2.2. – Os barcos Rabelos e a sua tripulação

Ao estudo dos marinheiros do Douro da sua vida e da sua cultura, estão inevitavelmente ligados os barcos rabelos que, juntamente com o rio formavam com estes homens uma unidade indissociável. Na verdade, os rabelos, mais do que um instrumento de trabalho, eram parte da vida destes homens. Basta referir que o marinheiro dormia mais noites no barco do que em casa. Este era o seu ganha – pão, o seu lar, mas também, muitas vezes, a sua morte. Muitas das particularidades da vida dos marinheiros do Douro estão ligadas ao carácter peculiar destas

[13] Nestas alturas era hábito envolverem os remos em trapos para que estes não fizessem barulho no contacto com a água, iludindo assim a vigilância da guarda.

embarcações que têm características únicas e que quando sulcavam as águas do Douro formavam com a paisagem e o rio um todo harmonioso. Como afirmou Redol *"construíram barcos toscos para o navegarem e o seu feitio estranho não obedeceu a delírios poéticos. Foi a necessidade que tudo lhes ensinou, mesmo a cauda longa da espadela, semelhante a uma ave que tivesse pousado no poleiro das apegadas".*[14]

É, por isto, importante fazer uma descrição relativamente sucinta destas embarcações, a sua origem, as suas particularidades e, é claro, os seus tripulantes.

As longínquas origens do barco rabelo ainda são hoje tema de alguma controvérsia na medida em que existem autores que atribuem a esta embarcação uma origem Viking, do Norte da Europa, outros defendem influências suevas. Autores há também, que preconizam influências mediterrânicas.

Sobre este tema o estudo mais detalhado e comummente aceite foi elaborado por Armando de Mattos que se inclina para uma origem predominantemente nórdica dos rabelos do Douro. O autor fundamenta a sua tese no facto de certas características dos rabelos serem idênticas às de embarcações de origem Nórdica. Assim, tal como nos barcos Vikings, também no Rabelo o leme (espadela) é auxiliado por remos, o mesmo se passa, relativamente ao uso simultâneo de velas e remos, sabe-se também que os primeiros rabelos eram forrados a pele o que é próprio dos povos do Norte. O facto de o Douro ser um rio de montanha faz com que os rabelos não tenham quilha e sejam de fundo chato, situação que é mais vulgar no Norte da Europa do que no mediterrâneo onde predominam os rios de planície. Por fim, constata-se que quer a existência de coqueiro ou taburno quer a própria técnica de construção do Rabelo, assente em tábuas sobrepostas, são de origem nórdica.

Armando de Mattos vislumbra, no entanto, no Rabelo algumas influências mediterrânicas, como sejam, a sua morfologia, os remos, o mastro e o próprio nome.

Contudo, é unanimemente reconhecido que, para além de todas as influências, o Rabelo é uma embarcação de características únicas que se constitui como um elemento perfeitamente adaptado à feição do rio em que navega.

No que respeita à descrição dos barcos rabelos são, como já foi referido, embarcações adaptadas às características do Rio Douro. Distinguem-se de todos os demais barcos basicamente por simultaneamente terem o fundo ou cavername chato, para diminuírem o risco de embate nas pedras do fundo irregular do rio. A função do leme é exercida por um longo remo situado na ré do barco designado de *espadela* assemelhando-se a um rabo (daí o nome de Rabelo) que o *Mestre* governa do alto da *apegada* que consiste num estrado elevado que se situa por trás do mastro o que

14 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 59

lhe permite ter um ângulo de visão mais propício sobre a estrada fluvial. A tonelagem dos rabelos é variável. Existiam Rabelos de menor capacidade (Trafegueiros ou Rabões) que transportavam 10 a 12 cascos até rabelos de grandes dimensões com capacidade para 70 a 80 cascos[15]. A variação de tonelagem dos Rabelos gerou assim uma pequena família destes barcos.[16]

Relativamente à tripulação dos rabelos, também chamada de *Companha*, variava de acordo com a capacidade dos barcos podendo atingir no máximo 12 a 13 marinheiros. Segundo a ordem hierárquica ascendente era constituída pelo *moço*, geralmente uma criança ou jovem que era encarregue de cozinhar, fazer a cama, arrumar o encerado (oleado que protegia os marinheiros durante a noite) tirar a água do barco, chamar as juntas de bois quando era necessário *alar* o barco à *sirga*; os marinheiros a quem cabiam os trabalhos mais duros como remar, puxar os barcos à *sirga*, usar as varas na acostagem e alagem do barco, sempre que os bois não tivessem condições para o fazer, içavam e seguravam a vela; o *feitor da proa* que auxiliava o *Mestre da Espadela* no governo do barco indicando-lhe a aproximação dos *pontos* mais perigosos e determinava o tipo e número de cabos necessários para o barco subir as *galeiras*; o *Mestre da Espadela* era o comandante do barco a quem cabia o seu governo feito a partir do alto da apegada; por fim surge o *Arrais* que era o dono do barco a quem cabia contratar e pagar à tripulação a *soldada*,

[15] Existiu um rabelo com capacidade para transportar cem pipas de vinho, no entanto os barcos com esta dimensão foram proibidos pela companhia por serem demasiado inseguros.

[16] FILGUEIRAS, Octávio Lixa. *Barco Rabelo: Um retrato de família*. Porto. Trad. Graça Spratley & C.ª. A.A. Calem & Filhos, imp. 1989, pág 16

Barcos de Espadela	Rabelos	Barco Rabelo	Barcas	do Douro
		Barquinha Rabela		da Ribeira
	Rabões	Rabão de Apegadas		
		Rabão de Rales baixo		
		Rabão de pesca		
	Rabão Branco / Rabão Carvoeiro			
	Barcas de Passagem			
Barcos de Pá	Barcos de Frete			
	Barcos das padeiras			
	Valboeiros			

ajustar com os donos das quintas o transporte dos cascos, fornecer os víveres. Em muitos casos o *Arrais* era simultaneamente o *Mestre da Espadela*, daí a designação comum de arrais da espadela.

A ascensão nesta escala hierárquica fazia-se pela experiência acumulada, quantas mais viagens no rio um marinheiro fizesse maior era a sua experiência.

Uma última referência para os trajes típicos dos marinheiros que andavam sempre descalços para não escorregarem e vestiam ceroulas brancas até ao joelho, camisas de flanela aos quadrados e carapuças ou boinas azuis ou vermelhas, o que contribuía para tornar mais pitoresca a sua figura.

No que respeita à navegação no Douro, sabe-se que provém de tempos remotos, havendo referências do geógrafo grego Estrabão aos barcos que navegavam o rio Douro. Ao longo dos séculos vão-se repetindo as alusões a barcos que exerciam a sua actividade no Douro, sabendo-se também que foram evoluindo no sentido de uma melhor adaptação às características do rio.

Os rabelos propriamente ditos surgem no século XVIII com o incremento da produção e transporte do vinho para o Porto e Vila Nova de Gaia, verificou-se a necessidade de adaptar as antigas embarcações chamadas de "azurrachas" ou barcas de Ribadouro à nova realidade social e económica. Aumentou assim a capacidade, número e importância dos rabelos de tal forma que em 1757 a recém criada Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro legislou sobre a sua actividade obrigando a que se fizesse o registo geral dos barcos e arrais que navegavam no Douro, determinando também a necessidade de estes possuírem carta de aprovação e fazerem juramento no livro de termos da Companhia.

2.3 – As Viagens

A dureza da vida sacrificada dos marinheiros do Douro atingia o seu ponto culminante nas viagens de transporte do vinho desde a região vinhateira até ao Porto e consequente regresso. Aí se concretizava de forma exponencial a dimensão simultaneamente trágica e heróica da existência desta gente, que num esforço épico quase sempre omitido, punha à disposição do mundo o néctar produzido nesta região do interior de Portugal.

Era durante as viagens que se exprimiam as múltiplas facetas da mundividência dos marinheiros do Douro, o amor e terror ao rio, a religiosidade, o empirismo, as tradições, a tenacidade e estoicismo. Tal como referi anteriormente as viagens dos rabelos predominavam durante o Inverno e a Primavera, de forma a tirar partido do maior caudal do rio resultante das chuvas. Durante o Verão e o Outono o transporte

no rio decrescia bastante, sendo que geralmente se fazia com barcos mais pequenos para fazer face à pouca quantidade de água, neles levavam não apenas vinho, mas também fruta, azeitona, *achas* e outras mercadorias que comercializavam ou das quais se serviam para fazer face às necessidades do dia-a-dia.

Por isto, parece ser pertinente fazer uma descrição, ainda que sucinta dos momentos de maior relevância de uma viagem de ida e volta de transporte do vinho entre a região do Douro e o Porto. É importante referir que o tempo de duração das viagens era muito variável. Assim, se a descida do rio se fazia normalmente em dois dias, a subida dependia muito das condições do vento, pois que na ausência do *vento de baixo* poderia demorar uma semana e às vezes até mais.

As viagens iniciavam-se com a *carregação* do vinho que era transportado desde as adegas das quintas em pipas, por juntas de bois guiadas pelos *carreiros* até aos cais da Régua, Pinhão ou Tua. Aí, os cascos eram colocados dentro dos barcos numa manobra difícil e morosa. Geralmente os cascos não iam cheios de forma a evitar que no caso de caírem ao rio, não se afundassem, permitindo assim a *tomadia* feita pelos marinheiros ou barqueiros nas margens do rio.

Feita a *carregação*, os marinheiros com o auxílio das *varas* empurravam o barco para o leito do rio, dando assim início à descida. De seu levavam apenas a roupa do corpo, a *talega* e os amuletos. A viagem de ida, embora menos custosa fisicamente, envolvia constantes perigos na medida em que o curso do rio apresentava muitos *pontos* e *galeiras* que tornavam a navegação muito arriscada, dentre esses destacavam-se pela sua perigosidade a Volta do Piar, o Canedo, o Cadão, a Escarnida, o Cachão da Valeira, os Malvedos, os Corgos até ao Cachão do Rapa. Nesses locais, em que o ímpeto das águas empurrava o barco de encontro às fragas, o Mestre da apegada era auxiliado por outros marinheiros que o ajudavam na tarefa de *pejar* a embarcação, mantendo-a na rota mais segura. Quando conseguiam transpor os locais mais perigosos, os marinheiros, num gesto que expressava a sua religiosidade, descobriam a cabeça em sinal de agradecimento e veneração às santas protectoras do rio, como a Sra. do Carmo, a Sra. da Boa Viagem e a Sra. da Cardia que eram imagens pintadas em fragas situadas perto desses locais muitas vezes fatídicos.

Enquanto o *Arrais* manejava a *espadela* e os *marinheiros* ora remavam ora descansavam, o *moço* ia preparando o almoço que geralmente era composto de sardinhas assadas e broa ou carne de porco confeccionada num pote de ferro, cheio com água do rio, e sopa feitos na *cozinha* que se situava na proa do barco.

Nas horas de maior calor os marinheiros atracavam o barco na margem com ajuda das *varas* e *sirgas* e almoçavam utilizando, por vezes, as pás dos remos

como pratos e bebendo água-pé, resultante da lavagem dos lagares distribuída pelo *vinhateiro*. Por vezes os marinheiros faziam pequenos furos nos cascos através dos quais bebiam o vinho neles contido que era de qualidade muito superior, a esta operação chamavam eles a *prova*.

Ao anoitecer voltavam a atracar o barco, jantavam e como era proibido navegar de noite aproveitavam para cantar e beber até adormecerem.

Toda a *companha* dormia no barco, servindo-se para tal de um *toldo* que estava dobrado no *coqueiro* que era estendido e preso no topo da apegada e no *taburno* servindo para os cobrir, protegendo-os assim do frio e da chuva. Os marinheiros deitavam-se num único colchão colocado nas tábuas da cama, cinco com a cabeça virada para a popa e sete para *apegada*, cobrindo-se com um cobertor muito pesado.

Ao amanhecer a tripulação lavava-se com água do rio, rezava e tomava o *matabicho*, que geralmente era aguardente ou vinho, que davam uma sensação de calor. Davam depois reinício à viagem que os levaria até aos cais do Porto e Gaia.

Chegados a seu destino, os marinheiros do Douro contactavam com o movimento e a azáfama da cidade grande *"junto às Escadas das Padeiras, o bulício crescia e chegava até ao Cais de Gaia, onde os rabelos esperavam as pipas vazias. Era uma multidão de barcos que mais tarde abalaria para o Granido e a Crestuma, para Atães e Pombal, levando cargas e povo, ao mando de barqueiras cansadas de remar. Eram também os semaneiros que vinham fazer carreira, teimando na luta com as camionetas. Barcos rabelos chegavam carregados de carvão; e grupos de mulheres deitavam-se à canastra, sobre as pranchas, para ganharem sopa.*

Era ainda o bulício do mercado, dos homens que faziam cargas e descargas, das crianças que carregavam cestos, dos carros de bois que levavam madeira ou traziam caixas e sacas".[17]

Os marinheiros aproveitavam também esta altura para se passearem pela zona ribeirinha do Porto onde contactavam com outras gentes que viviam distintas realidades. Era precisamente esta possibilidade que eles tinham de conhecer pessoas e formas de vida diferentes que lhes conferia um estatuto algo sedutor quando voltavam às suas terras.

Para a viagem de regresso, os marinheiros partiam sempre com a esperança que o Galo catavento colocado na Serra do Pilar indicasse a existência do *ventinho de baixo* que lhes era providencial na medida em que se isso acontecesse, bastava-lhes *guindar* a vela quadrangular do rabelo para que este fosse empurrado pelo

17 REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 278.

rio acima. Quando não havia vento, o que acontecia muitas vezes, era sinal que a subida do rio iria ser difícil e demorada pois teriam que ser estes homens a fazer todo o esforço de transporte do barco e respectiva carga. Era aqui que a faina dos marinheiros adquiria uma dimensão épica e trágica.

Desta forma, a subida do rio era quase sempre uma empresa extenuante porque frequentemente à ausência de vento juntava-se a força do caudal que contrariava o sentido do esforço dos marinheiros que demoradamente remavam contra o curso da água.

Acontece que muitas vezes a força dos remos se revelava insuficiente, daí que se tornava inevitável *alar o barco à sirga*, a tarefa mais árdua para os marinheiros que saíam do barco e a partir da margem, com o auxílio de um conjunto de cordas, as *sirgas*, puxavam os rabelos. Este era um esforço desumano se for tido em conta que para além do enorme peso dos barcos, que iam carregados com pipas vazias e outras mercadorias, os marinheiros andavam sempre descalços para evitar escorregarem. Assim, era necessária uma enorme tenacidade para que, em condições tão precárias, molhados e descalços, os marinheiros conseguissem deslocar o barco por entre carreiros e fragas. É notável a descrição desta faina feita por Alves Redol em **Porto Manso.**

Quando a força humana se revelava incapaz de superar todas as dificuldades, o *moço* corria a chamar os *boieiros* que através de juntas de bois ajudavam na *alagem* do barco. No entanto, os animais por vezes também não conseguiam puxar o barco porque para além do seu peso e da força da corrente também tinham muitas dificuldades de tracção, sobretudo quando andavam nas pedras. Acontecia, por isso, que os bois começavam a ser arrastados pelo barco para o rio. Então, o boieiro para salvar os animais puxava da *faca boieira* e cortava as *sirgas*, indiferente às súplicas do *arrais* que do alto da *apegada* via o barco ser levado novamente pelo rio abaixo, o que resultava por vezes em acidentes fatídicos.

A fim de tornar possível a *alagem* do barco, os marinheiros recorriam frequentemente à *trasfega*.

Desta forma, Rabelos e marinheiros iam desesperadamente subindo o Douro até chegarem de novo aos cais da Régua, Pinhão ou Tua de forma a que rapidamente surgissem mais cascos para transportar pois que quantas mais viagens fizessem mais *soldadas* receberiam.

Por tudo quanto ficou expresso se poderá inferir da natureza simultaneamente rica e dolorosa da faina dos marinheiros do Douro.

3 – Conclusão

Sem pretender de alguma maneira ser um estudo exaustivo e meticuloso, foi objectivo deste trabalho contribuir para dar a conhecer e preservar alguns dos múltiplos aspectos que envolviam a forma de vida destes homens desaparecida por completo em meados da década de setenta com a construção das barragens no Douro que regularizaram o seu leito condenando, dessa forma, a navegação dos barcos Rabelos.

No entanto, há que ter sempre a noção que as coisas só desaparecem definitivamente quando se apagam da memória. E a vida e cultura dos marinheiros do Douro são uma lembrança que urge preservar, não apenas por óbvias razões históricas mas também porque do ponto de vista simbólico encerram a lição segundo a qual sempre que o homem não percebe e aproveita o caminho e a força da evolução esta o atropelará. Foi isto que os marinheiros do Douro não entenderam e, por isso, acabaram. É isto que o homem do Douro, hoje, tem de perceber se quiser ter futuro na sua terra.

Mas, na decadência desta forma de vida, há ainda outra lição a aprender que é a de que o homem do Douro, na luta contra o poder económico, está só, ainda mais só do que na luta com a Natureza da qual provém o Vinho Generoso. Os durienses não têm quem os ajude e defenda. Mesmo o Estado e os governos que deveriam estar do seu lado ciclicamente o atraiçoam, a história demonstra-o.

São também estas as ilações que sobram após a leitura de "Porto Manso" de Alves Redol, e que vão para além dos aspectos culturais do vocabulário, da religiosidade, das técnicas de navegação, da mentalidade e do quotidiano que o autor tão bem retratou.

A incompreendida chegada do comboio ao Douro viria não só a acabar com a faina dos barcos rabelos mas também a revolucionar a estrutura económica, social e cultural que marcou esta região durante séculos. *"Eram três corcéis num corpo só – Cavalo do Diabo para os marinheiros, Cavalo-Vapor para os senhores e Cavalo de Tróia para o futuro.*

Ao Douro chegou outra vida. Viajaram comerciantes, prostitutas, ladrões, técnicos e turistas – uma humanidade toda diferente. Os que lá viviam sentiram-se oprimidos, como se lhes tivessem invadido o lar e os quisessem expulsar da terra.

Vieram todos os vícios e tentações e crimes. Desfizeram-se famílias e nasceram novas terras. Das que já existiam, algumas alargaram-se como cidades e outras morreram definhadas. A tradição mirrou-se e ficou guardada no coração dos velhos. O ripanço fez-se velocidade e o aparelho de telefonia calou a música ingénua dos instrumentos populares.

Chegaram a sociedade por acções e o banco. Vieram a usura e a letra. Desembarcaram o papel selado e o fisco.

Era uma vida nova."[18]

Mas o comboio é apenas um exemplo da trágica ironia que tem sido a história do homem do Douro Vinhateiro desde há mais de duzentos e cinquenta anos, quando o Marquês de Pombal criou a Região Demarcada. Na verdade, os factores que aparentemente poderiam ser benéficos para a região e as suas gentes têm repetidamente degenerado tornando-se num foco de vicissitudes. O maior exemplo disto é o próprio Vinho Generoso que apesar das enormes receitas e riqueza que gera, tem condenado aqueles que o produzem a vidas de sofrimento e quase escravidão. Como disse Redol: *"este vinho que vai para o cabo do mundo deliciar milionários. E os homens que criaram a terra para o aconchegar, e as mulheres que o colhem, e as crianças que lhe sorriem, nunca o provaram, senão em amargura. É um vinho ingrato, levando tudo a um povo que o alimentou das melhores esperanças do seu coração.*

É um néctar delicioso e sinistro – é um vinho de tragédia, cujo preço se paga nos corpos famintos e nas angústias das almas simples."[19]

Bibliografia

ANDRADE, Eugénio de; RESENDE, Júlio; GONÇALVES, Dário. *Canção do mais alto rio – Antologia literária do Douro.* 2ª Edição. Porto. [S.L.]. Asa Editores II S.A.. Outubro, 1998.

BARRETO, António. *Douro.* [S.L.]. Colecção Espírito do Lugar. Edições Inapa S.A.. 1993.

CAMPOS, Maria Emília. *O Douro: músicas, danças e cantares.* Centro Cultural e Regional de Vila Real, Programa Leader – Associação do Douro Histórico.

CHAVES, Luís. O Barco Rabelo do Rio Douro. In *"IM – PV".* Porto, 1945, pp. 161-164.

DIONÍSIO, Sant'Anna. *Alto Douro Ignoto,* Porto. 2ª Edição, Lello & Irmãos – Editores, 1997.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa. *Barco Rabelo: um retrato de família.* Porto. Trad. Graça Spratley & C.ª, A.A. Calem & Filhos, imp. 1989.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa. Protecção mágica dos barcos do Douro. In *Actas do colóquio de Estudos Etnográficos Dr. José Leite de Vasconcelos.* Vol. III. Porto, 1960, pp. 75-87.

MARQUES, A. H. de Oliveira. *História de Portugal.* Lisboa. Palas Editores. Vol. II das Revoluções Liberais aos nossos dias, 1973.

MATTOS, Armando de. *O Barco Rabelo.* Porto. Ed. Junta da Província do Douro Litoral, 1940.

MENDES, Manuel. *Roteiro Sentimental do Douro.* [S.L.]. Ed. Museu do Douro. Pref. de Dr. Mário Soares. Novembro, 2002.

MONTEIRO, Manuel. *O Douro – Principaes Quintas, Navegação, Cultura, Paisagens e Costumes.* [S.L.]. Emílio Biel & Cª Editores, MCMXI.

[18] REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 275

[19] REDOL, Alves. *Op. Cit.* pág. 223

OLIVEIRA, B. Vieira de. *Breve Monografia do concelho de Mesão Frio (1152-2002)*. [S.L.]. 1ª Edição, 2002.

OLIVEIRA, Bernardino Vieira de. Barqueiros – Pórtico do Douro Vinhateiro. in *Douro – Estudos & Documentos*. Ano 3, 1998. N.º 6.

PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Morais. *Memória do Rio – Para uma história da navegação do Douro*. [S.L.]. Edições Afrontamento Lda., 2001.

REDOL, Alves. *Porto Manso*. Obras Completas de Alves Redol. [S.L.]. 3ª Edição. Publicações Europa – América, 1979.

Outro Material Consultado

- Documentário *"Barcos Rabelo"* – Produção da R.T.P., texto de Vasco Hogais Teles, Realização de Adriano Nazareth.
- Entrevistas a Custódio Guedes de Sá e António Monteiro: Antigos Marinheiros do Douro.