

Almeida, Maria Antónia Pires de, Conceição Andrade Martins (2002), “Almocreve”, Conceição Andrade Martins, Nuno Gonçalo Monteiro (orgs.), *A Agricultura: Dicionário das Ocupações*, Nuno Luís Madureira (coord.), *História do Trabalho e das Ocupações*, vol. III, Oeiras, Celta Editora, pp. 281-285. ISBN: 972-774-133-9.

Entrada: **Almocreve.**

Grupo: Outros.

Variantes: Almokeri, Almoqueire, Almoqueri, Almoqueve, Arreeiro, Azemel, Capataz dos Carreiros, Carreiro, Carreiro raso, Carreteiro, Cingeleiro, Condutor de Azémolas, Recoveiro, Singalheiro, Singeleiro, Sinzeleiro.

A palavra *almocreve* aparece registada nas fontes portuguesas desde o início da nacionalidade, com as grafias *almoqueri* (1111), *almokeri* (1145), *almoquéuer* (1162), *almoqueire*, *almoqueves*, *almocreve* (1174), *almuquéuer* (1176), *almogreue* (1229), *almocreue* (1388) ou simplesmente o *Recoveiro*, é aquele que trabalha com bestas ou as aluga (Viterbo, 1798). A palavra deriva do árabe “al-mukari”, alquilador, pessoa que aluga ou alquila, especialmente aquele que aluga trens ou cavalos. Esta profissão é citada em grande parte dos Forais Manuelinos, além de estar presente nos Livros de Décimas desde o século XVII ao XIX. Tinha “por ofício conduzir bestas de carga” (Figueiredo, 189) e transportar “mercadorias, recados, pessoas”, estabelecendo com certa regularidade as relações de povoado a povoado; pela comunicação recíproca de cada um com o resto do país e as terras estranhas (Barcelos, II), o *almocreve* era uma personagem essencial à vida das comunidades rurais. Por isso, estes “andarilhos das sete partidas” (Serrão, 1971) beneficiavam, entre outros, do privilégio de poderem comprar e transportar cereais e da isenção de pagamento de jugadas onde este era “ónus da peonagem” (Barcelos, Macedo, 1971).

O número de almocreves existentes nos principais centros populacionais nos séculos XIV a XVI (Moreno, 1979), assim como os registados nos livros de décimas dos séculos XVII a XIX e nos censos da população até 1940 retrata bem o papel que desempenharam num país até tardiamente falho de “meios materiais de comunicação” (Reis, 1871) e onde o transporte de mercadorias “ne peut s’y faire qu’a dos de mulet” (Balbi, 1822). Daí que se em 1853 José Maria Grande considerava a imperfeição da nossa rede viária um “mal que adoce e a nossa agricultura (...) dolorosamente sentido por todo o país”, e no ano seguinte a “Comissão Encarregada ‘Indagar as Necessidades do Comércio do Porto’” dizia no seu relatório que o grosso do

comércio interno ainda se fazia “sobre cavalgaduras, que carregam de 6 a 8 arrobas cada uma, e não andam mais de 4 até 5 léguas por dia” (Justino, 1986), não pareça excessivo o número de almocreves que em 1867 pagava contribuição industrial (5.438) ou os registados para os anos 1883 a 1890 no *AEP* de 1892 (quase 4.200 em 1883 e mais de 3.600 por ano em 1884 a 1890), mesmo tendo em conta o forte incremento dado à construção e reparação de estradas a partir da década de 50 (Martins, 1997). Mais desproporcionados se afiguram os valores apresentados no censo de 1940, não obstante acusarem um decréscimo considerável relativamente ao último quartel do século anterior, visto só classificar nesta categoria 1137 indivíduos, grande parte dos quais (40%) exercia a sua actividade no distrito de Beja. Mas se a elevada concentração de almocreves neste distrito (450) comparativamente à que se verificava nos que imediatamente se lhe seguiam (Porto com 140 e Aveiro com 92) pode, até certo ponto, ser motivada pelas distorções inerentes a este tipo de levantamentos da população, ela reflete sobretudo o atraso económico e a fraca modernização de uma das regiões mais periféricas do país, onde em muitos locais (como por exemplo na Serra de Serpa ou na da Adiça), ainda só era possível o transporte a dorso de animais, e noutras continuava a mostrar-se mais vantajoso recorrer ao serviço de almocreves.

Borges de Macedo descreve-o como um dos elementos sociais especializados no transporte de mercadorias no interior do País, para a costa ou vice-versa, juntamente com o barqueiro, o *caminheiro* e o *carreteiro*, cada um na sua função. “Essa especialização no transporte é que permite distinguir os almocreves dos mercadores, embora acumulassem muitas vezes o transporte com a venda de mercadorias” (DHP, 1981). Leite de Vasconcelos (1933) escreveu que “As bestas de carga eram conduzidas pelo almocreve (...) Havia muita gente a viver por *almocrevaria*. Esta última expressão aparece nos documentos do séc. XV e o termo almocreve em outros do séc. XIV. O gado utilizado na almocrevaria era sobretudo o muar. Almocreve é, no Alentejo, sinónimo de *carreiro*, o indivíduo que guia o carro alentejano”.

Bluteau, em 1716, associa-o ao *Recoveiro*, o que leva bestas de carga de uma parte a outra. Ainda em 1940 esta categoria se encontra nos censos da população no sector da indústria de transportes e comunicações. No entanto, este pequeno empresário particular, trabalhador independente possuidor de um carro com uma parilha de mulas ou outros animais de tracção e carga, podia também alugar a sua força de trabalho e os

seus instrumentos para tarefas específicas na lavoura, sobretudo nas alturas da lavra e da ceifa, quando fazia carretos do cereal para a eira. Em troca recebia partes da colheita (parceria) ou dinheiro.

Já na Idade Média o *Almocreve* está presente nas fontes: surge no século XIII na Figueira e Barros, Avis; também a Lei da Almotaçaria de 1253 (Ribeiro, 1857) refere o *Azemel* ou *Condutor de Azémolas* como um empregado da lavoura entre todos os outros. Uma *Azemela*, segundo Bluteau (1716) é um macho ou mula grande de carga. Mais tarde, surge a categoria de *Singeleiro*, encontrado em Arraiolos desde 1646 (Livros de Décimas). Nesta localidade houve mesmo um Regimento dos Singeleiros em 1756. Os Livros de Décimas de Avis também referem os *Singaleyro* / *Singalheiro* (1778); e os livros do recenseamento eleitoral entre 1851 e 1890 apresentam as seguintes variantes: *Cingeleiro* / *Singelleiro* / *Singeleiro* / *Sinzeleiro*. Segundo o Dicionário de Morais (1992), o singeleiro é um “Lavrador que lavra só com uma junta de bois, sua ou alheia; Carreiro que tem só uma junta de bois para o seu carro”. Também Silva Picão o descreve como um dos boieiros na *Lavoura de singelo*, isto é, com “o mesmo gado em todo o dia, costume que geralmente se usa apenas pela sementeira do Outono” (Elvas, 1903). “Segundo a documentação que os refere, tratava-se de indivíduos que viviam de lavrar e semear nos coutos da vila, assim como debulhar, com a ajuda de bois da sua propriedade. Faziam também transportes com carretas. Aparecem frequentemente em posturas e acordos camarários que regulamentavam os preços que podiam cobrar pela sua actividade. A lavra e a sementeira eram feitas à jeira, porção de terra que cada singeleiro trabalhava durante um dia” (Fonseca, 1986). Esta complementaridade entre o trabalho na lavoura e o transporte de mercadorias é a maior característica do Singeleiro, antepassado do **Seareiro***. De facto, em várias fontes do século XIX aparecem almocreves que conjugam a sua profissão com a de seareiro (Monsaraz, Rocha, 1994 e Registos Paroquiais de Avis, 1890). Também o seareiro possuía os seus carros e parelhas, chegando alguns à situação de pequenos rendeiros, e, nos anos 60 do século XX, evoluindo para **Alugadores de máquinas***.

Quando estavam ajustados numa lavoura, os condutores de carros de tracção animal tinham a designação de *Carreiro*, semelhante ao **Maioral das Mulas***, que por sua vez tinha a seguinte hierarquia: no topo estava o *Capataz dos Carreiros* (Barroca d’Alva e Rio Frio, Alcochete, 1872-1899), na base o *Carreiro raso*. No entanto, para

o dono de uma lavoura média ou pequena, era mais rentável alugar os serviços de um almocreve independente, com as respectivas bestas, do que possuí-las e sustentá-las o ano inteiro: “O baixo coeficiente do uso do cavalo significa que a força de tracção não é barata para a unidade económica camponesa. (...) o custo da sua manutenção dividido pelo número de dias de trabalho cada vez menor tem como resultado um custo tão alto para a força de tracção que o camponês não pode sustentar um cavalo. Fica mais rentável alugá-lo, ainda que seja a um preço muito alto.” (Tchayanov, 1925).

Ao mesmo tempo que o seareiro vai sendo substituído pelo trabalhador eventual ou pela máquina, também o almocreve e o singeleiro perdem a sua razão de existir. Fernando Namora descreve esta situação no seu romance *O Trigo e o Joio*, 1954, no qual um pequeno rendeiro, que complementava a sua lavoura com trabalhos de carretas, se vê reduzido à miséria. “Não havia pequeno seareiro que não se tivesse visto obrigado a vender as mulas. (...) a terrível competição da camionagem nos fretes (...) Dantes, um homem valia-se das mulas para transportar toda a espécie de mercadorias de umas vilas para as outras, e assim ganhava o bastante para mais adubo, mais semente, para cuidar a terra com mais uma monda, para, enfim, equilibrar o malogro da seara. Com o trabalho da parelha pagava-se o preço do sonho. Agora o caminho de ferro e as camionetas iam devorando todos os fretes da região: as mulas já não transportavam riqueza, nem a faziam gerar. (...) os anos ruíns, as estradas e os motores tinham vindo roubar-lhe a parelha de mulas”.