

LE VIN DE PORTO ET SES ENJEUX COMMERCIAUX ET SOCIAUX

Helena da Silva
Université du Havre (GRIC EA 4314 et CRH)

Le vin de Porto est un thème qui a donné lieu à de nombreuses recherches, assez diversifiées, et qui a aussi fait l'objet de plusieurs mémoires et thèses. A l'Université de Porto, il existe un groupe de recherches sur l'Histoire de la Viticulture du Douro et du Vin de Porto (GEHVID – *Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto*),¹ qui regroupe des archéologues et des historiens. Ceux-ci étudient l'évolution de ce produit depuis ses origines jusqu'à nos jours. Comme le commerce de ce nectar était très réglementé par un ensemble de lois, les archives à ce sujet sont extrêmement riches. Toutefois, beaucoup de recherches se centrent sur la législation, l'intervention de l'État ou les valeurs des échanges, et moins sur le côté social.

Si le vin de Porto a joué un rôle essentiel dans les échanges commerciaux du Portugal, ce produit et son commerce ont changé le visage de la région pour toujours. Tout en prenant en compte les enjeux commerciaux, nous essayerons aussi de comprendre l'impact de cette liqueur de Bacchus sur la ville de Porto et ses habitants.

Tout d'abord, un petit rappel : le vin qu'on appelle Vin de Porto n'est en fait pas produit aux alentours de la ville, mais sur les rives du fleuve Douro, bien plus en amont. Ensuite, il est transporté jusqu'à Vila Nova de Gaia, à côté de Porto, où il vieillit dans des chais. Il tire son nom de la ville de Porto où se situait la douane depuis laquelle il était exporté.

Évolution du produit

La production de vin dans la région du fleuve Douro remonte à plusieurs siècles et il semble que les différents peuples qui ont occupé la région ont produit du vin de table. C'est le cas des Wisigoths ou des Romains. A l'époque médiévale, les vins du Douro étaient déjà connus en dehors du Portugal et beaucoup exportés vers le nord de l'Europe, surtout Anvers. Ce produit n'était pas encore le vin de Porto tel qu'on le connaît aujourd'hui, mais plutôt un simple vin de table. Comme c'était habituel à l'époque, pour que le vin puisse résister pendant les voyages en mer, on lui ajoutait souvent de l'eau-de-vie. Et c'est ce qui a permis de dévoiler tout le potentiel des vins de la région du Douro (côté portugais).

La conjoncture politique européenne au XVIIe siècle a été favorable au développement du commerce du vin du Douro. Le Portugal est devenu un allié du Royaume-Uni, qui était pratiquement toujours en guerre contre la France. Les échanges commerciaux entre Britanniques et Portugais, qui étaient déjà nombreux (les premiers important des seconds des produits tels que le vin, l'huile d'olive, les fruits ou le liège²), furent renforcés par le Traité de Methuen, signé en 1703. A la base, c'était surtout un traité commercial, qui permettait au Royaume-Uni d'exporter ses produits textiles vers le marché portugais (y compris vers les colonies) ; le Portugal pouvait en retour exporter son vin vers le marché britannique (à un prix plus bas : 2/3 des tarifs imposés à

¹ Gaspar Martins Pereira, "Dez anos depois: o GEHVID e a investigação histórica sobre a vinha e o vinho no vale do Douro," *Estudos e Documentos. Douro* 18 (2004): 161-67.

² Agostinho Rebelo da Costa, *Descrição topográfica, e historica da cidade do Porto* (Porto: Officina de Antonio Alvarez Ribeiro, 1789) 201.

d'autres pays). Ce traité bénéficiait beaucoup aux Britanniques qui pouvaient obtenir un vin moins cher que celui de Bordeaux et nécessaire à la consommation des marins durant les traversées de l'Atlantique vers les colonies américaines en plein développement (car il faut rappeler que l'eau à bord n'était pas potable et que les marins consommaient uniquement de l'alcool).

Très rapidement la production de ces vins du Douro s'est développée, ainsi que le commerce entre le Royaume-Uni et le Portugal. Certains historiens comme Avelino de Meneses, utilisent même l'expression « révolution de la vigne » pour cette accélération de la production.³

Cela contribue à ce qu'au début du XVIIIe siècle, les vins du Douro étaient très peu consommés au Portugal et surtout destinés à l'exportation. Cette situation avait un énorme impact sur la balance commerciale portugaise : le vin correspondait à plus de 50% des exportations de l'époque. Mais le Portugal se trouvait aussi de plus en plus dépendant des échanges avec le Royaume-Uni, ce qui donnait lieu à des crises et une instabilité des prix. Si la production était inférieure à la demande, les prix augmentaient rapidement mais si les Britanniques réduisaient la quantité d'achat, les prix baissaient brusquement, mettant en cause la production ; d'autre part, la qualité du vin n'était pas constante, ce qui faisait également baisser les prix.

Parallèlement, le négoce du vin était largement exploité par les Britanniques, de la production jusqu'à l'exportation dans des bateaux par des marchands britanniques. Des mesures protectionnistes furent mises en place par le Marquis de Pombal (ministre du roi D. José I) dans une tentative d'encadrer l'activité des Britanniques dans le commerce du vin. En 1756, il créa la Compagnie Général de l'Agriculture et des Vignes du Haut-Douro (*Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*) avec également d'autres objectifs tels que garantir et promouvoir la production et la commercialisation des vins ; mettre fin à la concurrence d'autres vins portugais de qualité inférieure et aussi augmenter les revenus pour la couronne portugaise avec le commerce des vins du Douro. Dans les statuts de 1756, il est également mentionné que c'était devenu une question de « santé publique », car la mauvaise qualité des vins affectait « la santé des sujets de [sa] Majesté »⁴.

Cette Compagnie va délimiter le territoire de production viticole, ce qui correspond aujourd'hui à une des plus anciennes régions d'« appellation d'origine » au monde. Malgré une opposition initiale à cette Compagnie, notamment de la part des taverniers de Porto, avec plusieurs révoltes auxquelles des marchands britanniques ont probablement participé, la Compagnie a réussi à mener ses actions. Dans ce contexte, un bornage a été effectué. Ce bornage fut un long processus, avec plusieurs changements au fil du temps et les limites de la région telle qu'on la connaît aujourd'hui ne furent arrêtées qu'en 1921. La région de production n'était pas initialement la même qu'aujourd'hui car suite aux épidémies d'oïdium et de phylloxéra, dans les années 1850-1860, la production s'est déplacée progressivement vers le Haut-Douro et la frontière espagnole.

Un inventaire et une classification des vignes et des vins ont été effectués. Les producteurs et les fermes ont ainsi été répertoriés. Parallèlement, un vaste cadre juridique a été créé pour institutionnaliser et certifier le produit. L'exportation de vins produits en dehors de la zone délimitée a été interdite. De nombreuses lois furent élaborées sur la plantation de la vigne, les

³ Avelino de Freitas de Meneses, "A exploração da terra," Joel Serrão e Oliveira Marques éd. *Nova História de Portugal*, vol. VII, Portugal, da paz da Restauração ao ouro do Brasil, coord. de A. F. Meneses (Lisboa: Editorial Presença, 2001) 242.

⁴ Fernando de Sousa, *O Arquivo da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, Real Companhia Velha* (Porto: s/ed. 2003) 331.

caractéristiques et les règles pour la production du vin, pour le transport ainsi que sur les prix. Cela a permis de donner au vin du Douro une identité propre et unique mais aussi d'augmenter la qualité et les exportations.⁵ La Compagnie a aussi œuvré à diversifier les débouchés pour réduire la dépendance au marché britannique. De nombreux échanges ont par exemple eu lieu avec la Russie à la fin du XVIIIe siècle.⁶

Quand en 1789, Agostinho Rebelo da Costa effectue une description détaillée de la ville de Porto, il fait mention du commerce du vin et de l'importance qu'il y revêt. Il écrit ainsi que la Compagnie est « la base du principal commerce de cette ville [...]; et la grande âme qui l'anime dans l'industrie ainsi que dans les intérêts généraux » (Costa 239). Toujours selon da Costa, cette Compagnie a contribué « à l'augmentation de l'exportation des vins du Douro en raison de leur meilleure qualité », ce qui a aussi fait augmenter le capital du Portugal. Pour justifier ses propos, il s'appuie sur des statistiques : entre 1750 et 1757, 126 653 tonneaux de vin ont été exportés uniquement vers le Royaume-Uni à raison de 8 000 à 12 000 *réis*⁷ par tonneau. Et entre 1773 et 1780, ce chiffre était de 197 990 et les prix variaient entre 25 000 et 36 000 *réis* par tonneau (Costa 241-47). Pour la fin du XVIIIe siècle, il parle d'une production annuelle de plus de 60 000 tonneaux de vin, dont la moitié était exportée vers le Nord de l'Europe (surtout le Royaume-Uni) et environ 5 000 vers le Brésil (Costa 228-30).

Les Britanniques et Porto

Le vin de Porto s'est développé en même temps que la présence britannique dans la ville et la région (Costa 45). Les Britanniques étaient avant tout des négociants venus faire fortune dans le commerce du vin. L'exemple type est celui de George Sandeman qui commence à la fin du XVIIIe siècle à négocier les vins et achète ensuite un entrepôt à Gaia. Il réussit à créer une marque de vin de Porto reconnaissable par son symbole.

Mais les Britanniques contribuent également à la renommée du vin de Porto. Ainsi, Joseph James Forrester⁸ a élaboré les premières cartes de la région d'appellation contrôlée des vins de Porto, ainsi que plusieurs livres sur le sujet, destinés au public britannique. Il a également effectué des statistiques sur l'exportation du vin de Porto vers le Royaume-Uni au cours du XIXe siècle.⁹

L'influence britannique se ressent encore aujourd'hui dans l'architecture de Porto. Cette influence est particulièrement présente au moment du passage de la ville médiévale à la ville moderne par un vaste projet de renouvellement urbain. Ce projet a été mené durant la deuxième moitié du XVIIIe siècle et au début du XIXe par la famille des Almadás (le père a initié les changements et son fils les a poursuivis).¹⁰ Avec ce projet, de nouvelles rues ont été ouvertes, des espaces verts ont été créés. Et surtout plusieurs équipements collectifs comme le Tribunal et la Prison de la Relation, l'Académie Polytechnique ou encore le Théâtre Saint Jean. Beaucoup de

⁵ António Barreto, "O vinho do Porto e a intervenção do Estado," *Análise Social* 24 (100) (1988) 373-77.

⁶ Fernando de Sousa ed., *A Rússia, Portugal e a Real Companhia. A Rússia de Catarina a Grande vista pelos portugueses (1779-1781)* (Porto: Cepese, 2012).

⁷ Ancienne monnaie portugaise utilisée jusqu'à l'instauration de la République (1910).

⁸ Norman R. Bennett, "Joseph J. Forrester's viagem para o Douro (1854)," *Estudos e Documentos. Douro* 20 (2005) 211-13.

⁹ Joseph James Forrester, *Portugal and its capabilities...*, 4th ed. (London: John Weale, 1860) 23-26.

¹⁰ Joaquim Jaime B. Ferreira Alves, *O Porto na época dos Almadás. Arquitectura. Obras públicas*, vol. I. (Porto: Câmara Municipal do Porto, 1988) 19-45.

ces immeubles furent construits très rapidement en partie grâce à l'argent que la mairie percevait avec les taxes du commerce du vin de Porto, qui contribua à la modernisation de la ville.¹¹

Parallèlement, les Almadras étaient très proches du consul britannique John Whitehead (1726-1802),¹² passionné d'architecture. Il a occupé son poste pendant presque 50 ans, ce qui lui a permis d'avoir une réelle proximité avec les gens de Porto. Ainsi, il a contribué aux travaux de la zone de la *ribeira* mais il serait également à l'origine de l'immeuble du Comptoir Anglais¹³ à Porto, de style néo-palladien. Ce nouveau comptoir fut construit à la fin du XVIIIe siècle dans la rue rebaptisée Rue Neuve des Anglais qui permettait d'accéder après à la douane d'où partaient les bateaux. Cette rue était aux XVIIIe et XIXe siècles un important centre résidentiel et commercial de la ville, où beaucoup d'entreprises britanniques avaient leur siège.

Un article publié en 1861 dans la revue *Tour du Monde* contient une illustration et une description de cette rue, démontrant bien son importance.

Porto est avant tout une ville d'affaires. Le commerce tient ses grandes assises le long du fleuve, tout proche des navires, sur le quai où sont les comptoirs, dans les rues adjacentes, et surtout dans la rua Nova dos Ingleses (rue Neuve des Anglais), où, pendant une sorte de Bourse ouverte en plein air ; chacun envahit les trottoirs et la chaussée.¹⁴

En réalité, juste à côté de cette rue, la Bourse était en construction depuis 1842 mais les travaux se sont prolongés jusqu'en 1910.

Mais l'exemple le plus flagrant de l'influence britannique à Porto est son hôpital Saint-Antoine. Le plan original fut dessiné en 1769 par le Britannique John Carr (1723-1807), qui avait construit dans son pays d'autres établissements de santé tels que la *General Infirmary* de Leeds, le *County Lunatic Asylum* de York (1774-1777) et le *County Hospital* de Lincoln (1776-1777)¹⁵. Pourquoi choisir un architecte britannique ? Le roi portugais D. José avait attribué la supervision des travaux à M. Almada qui, comme on l'a déjà vu, était très proche du consul britannique John Whitehead. C'est lui qui probablement aurait interféré dans le choix de John Carr, car les deux étaient des amis d'enfance. Mais le chapelain de la communauté britannique, Henry Wood, aurait aussi aidé dans ce choix, car son nom est également mentionné dans la correspondance entre l'architecte et les administrateurs de l'hôpital. Le choix d'embaucher un architecte britannique était très novateur car traditionnellement à Porto les architectes étaient plutôt français, espagnols ou de la péninsule italique.

Ainsi, John Carr a dessiné un édifice de style néo-palladien, très utilisé au Royaume-Uni dans la construction de maisons d'aristocrates et aussi de bâtiments publics tels que des hôpitaux. Toutefois, ce style était alors une nouveauté dans la ville de Porto, marquée par le Baroque. Le

¹¹ António Gonçalves, *Porto, três milénios de história* (s/l: Publidisa, 2006) 47.

¹² René Taylor, "John Carr e o Hospital Geral de Santo António do Porto," *Belas artes*, 15 (1960) 15.

¹³ Les Britanniques présents à Porto étaient principalement des Anglais et étaient tous désignés ainsi par les Portugais.

¹⁴ Olivier Merson, « Voyage dans les provinces du Nord du Portugal, » *Le Tour du Monde* (Paris : Hachette, 1861) 290.

¹⁵ Adrian Forty, "The Modern Hospital in France and England," King, Anthony D. ed. *Buildings and Society* (London: Routledge, 1980); Harriett Richardson and Ian Goodall eds. *English hospitals 1660 -1948: a Survey of their Architecture and Design* (Swindon: Royal Commission on the Historical Monuments of England, 1998); Christine Stevenson, *Medicine and Magnificence: British Hospital and Asylum Architecture 1660-1815* (New Haven: Yale University Press, 2000).

style de cet hôpital néo-palladien a influencé par la suite d'autres immeubles de la ville tels que la Bourse, le Comptoir Anglais ou l'Académie Polytechnique. Ce style très présent à Porto reste unique au Portugal.¹⁶

Le vin de Porto comme source d'emploi

Mais avec ou sans les Britanniques, le vin de Porto a avant tout été une formidable source d'emploi. Toujours dans la revue *Tour du Monde* de 1861, le négociant *portuense* est décrit comme « riche, quelquefois richissime » et il est expliqué qu'à côté des entrepôts des vins « on voit aussi en [sic] travail incessant des usines de distillerie, de tannerie, de produits chimiques, de tissus de soie, etc. » (Merson 290).

Si on prend la production de vin en amont et qu'on accompagne ses étapes, on comprend mieux les différentes possibilités de travail qui étaient proposées aux habitants de la région. Tout d'abord, la préparation du terrain, car les vignes sont plantées en terrasses, sur les flancs de collines bordant le fleuve. Cela comprend la construction et la manutention des murs, toute la préparation de la terre pour éviter l'érosion et permettre la plantation de la vigne. Durant toute l'année, il faut également des travailleurs pour assurer la culture de la vigne. On peut aussi mentionner tout le travail de production et de réparation des paniers d'osier, de différentes tailles pour les femmes et les hommes. Ces paniers étaient essentiels au moment des vendanges.

Ces vendanges étaient effectuées manuellement ; un grand nombre de travailleuses était nécessaire pour cueillir les raisins mûrs. Les hommes transportaient ensuite les paniers d'osier pleins (environ 60-65kgs) dans les pentes jusqu'à la *Quinta* (souvent distante de plusieurs kilomètres). La *Quinta* est en réalité la ferme, qui appartenait à une famille portugaise ou britannique. Dans celle-ci, les raisins étaient foulés par des hommes, pendant de longues heures. Les vendanges donnaient du travail à des familles entières des zones rurales le long du Douro. Il régnait toujours une ambiance de fête, même s'il s'agissait d'un dur labeur, car en seulement quelques jours il fallait cueillir tous les raisins. Les femmes et les hommes chantaient, car la vendange constituait la fin d'une année de culture qui apporte ses fruits. C'est un peu comme la naissance d'un enfant, après neuf mois et qu'on va encore accompagner pendant plusieurs années ; un enfant qui deviendra adulte après quelques décennies.

Après le foulage, le vin fermentait pendant deux ou trois jours dans des cuves et à un moment précis, de l'eau-de-vie y était ajoutée pour lui donner un goût plus ou moins sucré et plus ou moins alcoolisé. Ce vin restait dans la *Quinta*, en repos, pendant l'hiver. Au printemps, pour éviter d'exposer le vin à la chaleur de la région, il était transporté jusqu'à Gaia, en face de Porto.

Historiquement, ce transport se faisait avec des *Barcos Rabelos* qui descendaient le Douro. Le fleuve était alors très dangereux, avec beaucoup de courant et des rapides, ce qui faisait du voyage une aventure. Afin d'affronter le fleuve et ses rapides, les *rabelos* étaient des embarcations à fond plat. Ces bateaux pouvaient transporter jusqu'à cent tonneaux avec un équipage de douze personnes. A la fin du XVIIIe siècle, il est mentionné que les bateaux ne devraient transporter qu'une soixantaine de tonneaux pour que le voyage soit moins dangereux (Costa 192). L'équipage était nourri, y compris avec du vin, mais il était habituel de goûter le vin des tonneaux et de prendre « quelques gouttes » pour le voyage de retour. Ceux qui travaillaient savaient que leur voyage était dangereux et que leur destin était en partie entre les mains de Dieu.

¹⁶ Helena Silva, "O Porto e a construção da cidade moderna: o caso do Hospital Geral de Santo António (séculos XVIII-XIX)," *História, Ciências, Saúde – Manguinhos* (à paraître).

C'est pour cela que les bateaux avaient des noms religieux.¹⁷ Beaucoup de vies ont été confisquées durant ce transport dangereux et aventurier. Par exemple, mon arrière-grand-père a péri dans un de ces voyages ; lors d'une tempête, il a été heurté par la chute du mât, est tombé à l'eau et a disparu dans le fleuve.

Avec la construction du chemin de fer, achevée en 1887, le transport en bateau a commencé à se faire plus rare. Mais c'est surtout avec la construction de barrages dans les années 1960 que les *Barcos Rabelos* disparaissent du Douro.

En arrivant à Gaia, les tonneaux étaient déchargés et le vin stocké dans les chais (qu'on appelle Caves). Selon la qualité du vin, il peut être mis dans des fûts de chêne (d'environ 630 litres) ou dans des cuves de chêne (minimum 20 000 litres de vin). C'est dans ces grands récipients que le vin vieillit doucement et atteint la maturité, dans ces caves fraîches et humides. Ainsi, la fabrication des tonneaux, fûts et cuves de qualité est essentielle pour un bon vin et il s'agit là aussi d'un métier spécialisé, dépendant du commerce du vin de Porto.

Quand le vin est arrivé à maturation, il peut être mis en bouteilles. Cela était alors fait par des femmes, qui collaient également les étiquettes. Ensuite, les bouteilles étaient placées dans des caisses en bois pour être exportées. La fabrication de ces caisses faisait ainsi partie du cycle du vin de Porto et constituait encore un métier spécialisé, pour les hommes. On peut aussi citer la production de bouchons de liège, dont le Portugal est encore aujourd'hui le premier producteur mondial. Un autre exemple est la douane ; dans l'article de la revue du *Tour du Monde* de 1861, l'auteur mentionne qu'elle compte 327 employés. En outre, on y apprend que Porto et Gaia comptaient plus de 300 usines et 4500 travailleurs (Merson 290). Même si toutes les usines n'étaient pas directement liées au commerce du vin, certaines bénéficiaient de son succès. C'est par exemple le cas de l'usine de cordes et cordages pour les bateaux, la plus importante de Porto à la fin du XVIIIe siècle, qui employait plus de 300 personnes (Costa 232-33).

Conclusions

Malgré des moments difficiles et les crises qu'il a traversées, le vin de Porto a su évoluer au fil du temps et s'adapter au monde actuel. La mécanisation a considérablement modifié la production et le commerce. Ce négoce n'est plus entre les mains des familles, mais de grands groupes internationaux qui doivent faire face à une concurrence d'autres vins liquoreux. Toutefois, le vin de Porto reste encore une vitrine de la région ; les revenus viennent d'ailleurs aujourd'hui plus du tourisme notamment œnologique que du vin lui-même. En 2001, la région de production viticole du Douro a été classée Patrimoine de l'Unesco. Cela a contribué à ce que de nombreuses *Quintas* investissent dans le tourisme rural, accueillant par exemple des touristes au moment des vendanges pour faire la cueillette mais aussi le foulage des raisins à l'ancienne.

Les croisières sur le Douro ont augmenté et l'offre se diversifie allant de la simple croisière d'une heure dans un *rabelo* traditionnel de transport du vin pour 10 euros à la croisière d'une semaine à 3000 euros à bord du luxueux bateau-hôtel *Spirit of Chartwell*, utilisé lors du jubilé de la Reine Elisabeth II à Londres en 2012. L'entreprise qui gère ces croisières va recruter cette année encore plusieurs centaines d'employés, ce qui n'est pas négligeable pour la région. Il est également possible de remonter le Douro avec un train à vapeur touristique sur la voie ferrée qui a révolutionné le transport du vin de Porto.

¹⁷ Taylor's, *A História do Barco Rabelo e dos Rápidos*. 12/03/2012. <<http://taylor.pt/pt/noticias/historia-barco-rabelo/>> (consulté le 5 février 2013).

Le centre historique de Porto, y compris les rives du Douro, est également patrimoine de l'Unesco, ce qui attire de nombreux touristes. Ils visitent les chais qui sont ainsi progressivement restaurés. Divers musées et expositions y ont ouvert leurs portes pour faire connaître la culture du précieux nectar. Dans le cadre de la requalification de cette zone, des chais désaffectés sont transformés en hôtels de luxe et spas vintiques. Le patrimoine viticole et l'offre d'hébergement touristique dans la région ont permis à celle-ci d'obtenir le prix *Wine Village of the Year* en 2012.¹⁸ Le « triangle Douro-Porto-Gaia » et le vin de Porto continuent aujourd'hui encore à jouer un rôle essentiel en termes économiques et sociaux pour toute la région et ses habitants.

Bibliographie :

- ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira. *O Porto na época dos Almadás. Arquitectura. Obras públicas*, vol. I. Porto: Câmara Municipal do Porto. 1988.
- ALVES, Virgínia. "Vinhos do Porto e do Douro recebem distinção do maior clube de vinhos do mundo". *Dinheiro Vivo* 05/02/2013.
<<http://www.dinheirovivo.pt/Economia/Artigo/CIECO098206.html>> (consulté le 5 février 2013).
- BARRETO, António. "O vinho do Porto e a intervenção do Estado," *Análise Social* 24 (100) (1988): 373-77.
- BENNETT, Norman R. "Joseph J. Forrester's viagem para o Douro (1854)". *Estudos e Documentos. Douro*, 20 (2005): 211-67.
- FORTY, Adrian. "The Modern Hospital in France and England." *Buildings and Society*. Ed. KING, Anthony D. London: Routledge. 1980. 61-93.
- COSTA, Agostinho Rebelo da. *Descrição topográfica, e historica da cidade do Porto*. Porto: Officina de Antonio Alvarez Ribeiro. 1789.
- FORRESTER, Joseph James. *Portugal and its Capabilities...* 4th ed. London: John Weale. 1860.
- GONÇALVES, António. *Porto, três milénios de história* (s/l: Publidisa, 2006).
- MARTINS, Conceição A. "Os ciclos do vinho do Porto: ensaio de periodização," *Análise Social* 100 (1988): 391-429.
- - - - . *Memória do vinho do Porto*. Lisboa: ICS. 1990.
- - - - . *Vinha, vinho e política vinícola em Portugal: do Pombalismo à Regeneração*. 3 vols. Évora. 1998.
- MENESES, Avelino de Freitas de. "A exploração da terra". Dir. Joel SERRÃO e Oliveira MARQUES *Nova História de Portugal*. vol. VII "Portugal, da paz da Restauração ao ouro do Brasil." Ed. A. F. Meneses. Lisboa: Editorial Presença, 2001. 226-263.
- MERSON, Olivier. « Voyage dans les provinces du Nord du Portugal. » *Le Tour du Monde*. Paris : Hachette, 1861. 289-303.
<<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k343789/f293.image>> (consulté le 5 février 2013).
- PEREIRA, Gaspar Martins. "Dez anos depois : o GEHVID e a investigação histórica sobre a vinha e o vinho no vale do Douro". *Estudos e Documentos. Douro* 18 (2004): 161-67.
- PEREIRA, Mariana Abrunhosa. "As Arquitecturas do vinho de um porto monofuncional." *Revista da Faculdade de Letras, História*. 9 (2008): 169-92.

¹⁸ Virgínia Alves, "Vinhos do Porto e do Douro recebem distinção do maior clube de vinhos do mundo," *Dinheiro Vivo*. 05/02/2013. <<http://www.dinheirovivo.pt/Economia/Artigo/CIECO098206.html>> (consulté le 5 février 2013).

- RICHARDSON, Harriett and Ian GOODALL Eds. *English Hospitals 1660 -1948: a Survey of their Architecture and Design*. Swindo: Royal Commission on the Historical Monuments of England, 1998.
- SILVA, Helena. “O Porto e a construção da cidade moderna: o caso do Hospital Geral de Santo António (séculos XVIII-XIX)”. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos* (à paraître).
- SILVA, Helena da. *Soigner à l'hôpital: histoire de la profession infirmière au Portugal (1886-1955)*. Thèse de Doctorat - École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris. 2010. <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/11627> (consulté le 6 avril 2012).
- SOUSA, Fernando de (coord.). *A Rússia, Portugal e a Real Companhia. A Rússia de Catarina a Grande vista pelos portugueses (1779-1781)*. Porto: Cepese, 2012.
- SOUSA, Fernando de. *O Arquivo da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, Real Companhia Velha*. Porto: s/ed, 2003.
- STEVENSON, Christine. *Medicine and Magnificence: British Hospital and Asylum Architecture 1660-1815*. New Haven: Yale University Press, 2000.
- TAYLOR, René. “John Carr e o Hospital Geral de Santo António do Porto”. *Belas artes* 15 (1960): 13-31.
- TAYLOR’S. *A História do Barco Rabelo e dos Rápidos*. 12/03/2012. <<http://taylor.pt/pt/noticias/historia-barco-rabelo/>> (consulté le 5 février 2013).
- TENREIRO, A. Guerra. *Douro: esboços para a sua história económica*. 3 vols. Porto: Tip. Gonçalves e Nogueira, 1942.