

Luís A. de Oliveira Ramos *

Em torno dos direitos de alagem no Douro (Interrogações e propostas de pesquisa)

Em artigo recente, intitulado *O Porto, cais fluvial: a navegação no Douro e o problema dos direitos de alagem*¹, tratei dos direitos em questão em função de um processo que se desenvolveu em 1835 na Câmara dos Deputados, envolvendo o Executivo de então. Havia parlamentares que consideravam o direito de reboque nos aladouros ou galeiras do Douro um direito banal, vindo de tempos feudais e como tal banido pela legislação das Cortes Constituintes do vintismo e subsequentes disposições legais. Daí que tenham pedido ao Governo a proibição das habituais práticas de alagem durienses, por considerarem os privilégios e o uso que as fundamentavam lesivos da liberdade e igualdade de ocorrer a semelhantes reboques, apanágio de quem quer que aí se apresentasse, propondo o melhor preço. Qual o pensamento do Governo sobre o assunto? Depois de estudo e colheita de informações, o Governo duvidava que tal exercício, nos cachões do rio, constituísse um direito banal e, em termos de senso comum, entendia que, se tal não estava cabalmente provado, melhor era, salvo em casos excepcionais, continuarem a actuar os intervenientes usuais. De outra maneira podia um barco chegar ao aladouro e não encontrar quem lhe prestasse tão indispensável serviço. Todavia, se, de todo em todo, a Câmara dos Deputados decidiu aplicar o princípio da liberdade no domínio em causa, e face à indefinição do direito que só os tribunais poderiam aclarar, impunha-se legislar novamente sobre a matéria. Certo é que esses direitos acabaram por ser eliminados no segundo quartel do século XIX, pouco depois deste choque de opiniões entre o Governo do Duque de Palmela e a Câmara dos Deputados, o primeiro Executivo depois de D. Maria II começar, de facto, a reinar por morte do regente, seu pai².

* Professor Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

¹ *O Tripeiro*. Porto. 7ª Série, Ano XIV, nº 10 (1995), p. 298 e segs.

² Arquivo da Assembleia da República. S. I. – II – cx. 223, Doc. 28.

Quem nos escuta poderá inquirir se não é possível explicar a natureza do exercício denominado alagem, já tantas vezes referido. Um professor da Universidade de Coimbra caracteriza, nitidamente, o dito exercício, reportando-se ao que um dia viu na barreira de Lobazim:

«O barco chegando ao ponto, com a ajuda da vela, ou pelo auxílio da maruja, que saltou fora, e vai alando pela ribanceira, monta pelo lado mais favorável da galeira até chegar ao cachão, formado pela queda do rio. Aí amarra no remanso lateral; e os marinheiros tomam às costas os fardos que fazem a carga do barco, e por terra os levam até ao fundo do poço superior ao ponto. O barco fica às vezes vazio até ao sagre. Solta-se então de bordo para terra um cabo, que vai prender em volta de um penedo, ou num buraco feito à broca e daí [esse cabo] vem passar por uma roldana móvel pendente do lado da prôa, indo a outra extremidade atar-se ao jugo ou canga de uma junta de bois, que, pela margem, o vai puxando. Se o barco é um pouco mais pesado, são duas roldanas, e outros tantos cabos, ou também o cabo depois de prender ao primeiro jugo vai ainda adiante prender ao segundo. Mas é as vezes tal a resistência da corrente, sobretudo quando em rio alto se não tem trasfegada a carga, que ou os cabos estalam, ou os boieiros os cortam por que o barco leva de rojo os possantes animais»³.

A meu ver, em termos historiográficos e de antropologia histórica, há toda uma investigação a realizar em arquivos particulares e públicos e uma reflexão a conduzir por via interdisciplinar acerca dessa antiga prática característica do grande rio, ao longo dos séculos. Vejamos algumas pesquisas viáveis ou pelo menos desejáveis.

No campo da história institucional, temática a explorar resultará do estudo cuidadoso dos papéis do Parlamento. Isto far-se-á consultando os seus *Diários*, os trabalhos da Comissão onde o assunto também foi debatido e a demais documentação existente no Arquivo da Assembleia da República.

Questão óbvia cabe aos juristas. Debruçando-se sobre os dados parlamentares, já de 1821, já de 1835, pesquisando as leis antigas e as do liberalismo, deverão dizer de sua justiça sobre a natureza dos direitos em causa, seu arcaísmo ou invalidade, num regime marcado pela liberdade. De resto, há indícios de casos levados a tribunal, que correram em julgado, casos onde, pelo menos, se produziu jurisprudência e se tomaram resoluções sobre os direitos banais de notória relevância para quem, um dia, voltar a esta questão. Óbice surgirá, decerto, dada a normal desorganização dos arquivos dos tribunais portugueses e também de muitos acervos quer particulares, quer municipais da região duriense.

Problema diferente, de índole histórico-geográfica, em que o recurso aos técnicos de hidráulica ajudará, tem a ver com a reconstituição precisa do mapa

³ VILA MAIOR, Visconde de – *O Douro Ilustrado*. 2ª ed. Lisboa, 1990, p. 148.

dos lugares onde habitualmente aconteciam as alagens e nos tempos respectivos. Para além de conhecidos relatos de viajantes no Douro, da matéria falam com certeza tradições aldeãs, mas útil será rever, com atenção, segundo o escopo sugerido, a cartografia e os informes dos serviços oficiais ligados aos rios, respeitantes às dezenas de acidentes que pontuam ou pontuaram o curso do rio Douro. O Professor Pereira de Oliveira, escrevendo em 1960, aponta mais de seis dezenas de nomes de acidentes existentes no leito do rio, «não falando já nos precalços... motivados pela mobilidade das areias».

Em 1960, diz, deparamos de montante para jusante com os seguintes: «Sílio, S. Sibrão, Retorta, Saraiva, Cuchilra, Tulhas, Coa, Teredo, Vau, Quatro Rodas, Cabanas, Penedo, Davide, Salgueiral, Azenha do Abade, Vale de Malhadas, Teja, Arnazela, Canais, Canedo, Ferradosa, Cachão da Valeira, Malvedas, Roriz, Carrapata, Rueda, Marcas, Oliveirinha, Cachucha, Cabra, Ponto Novo, Moreirinha, S. Martinho, Fosseiras, Assobio, Bagaúste, Corgo, Poças, Lodas, Quebraceira, Soromenha, Conde, Poiar, Ripança, Canedo, Figueira Velha, Cadão, Lubazim, Touro, Bula, Mancela, Goça, Rapa, Escarnida, Poço Novo, Retorta do Seara, Covas, Santa Cruz, Cancelinhas, Pedorido, Nogueiras, Varzielas, Pesqueira Nova e Pombal»⁴.

Daquela data até aos dias de hoje houve alterações? Ressalve-se ao leigo que sou, esta interrogação.

A esclarecimento de um outro aspecto, este de natureza histórica, manda que se estabeleça a lista qualificada das entidades públicas e privadas usualmente presentes nos reboques, durante o século XIX inicial. Importa também precisar se o faziam umas por privilégio, outras por uso antigo, outras ainda sem regra, quando a alagem acontecia junto de entradas. O documento oficial diz: «nos lugares que são de entrada pública costumam os moradores que têm bois alar, à vez, pelo preço que ajustam com os barqueiros, tomando a vez o primeiro que chegue ao sítio da alagem»⁵. E o mesmo texto explica «em alguns lugares, quando os barcos precisam de alagem, procuram os arrais por favor, ou paga, quem lhes preste o serviço necessário, sem que seja da propriedade de algum o fazê-lo, ou receber prémio»⁶.

Entre as entidades públicas figuram, sabemos-lo, municípios. Que municípios eram esses, de que maneira intervinham? Que benefícios colhiam? O acesso às alagens decorria de contrato com terceiros ou de outra forma? Eis o que se pode perguntar e alguma coisa sabemos antes de mais investigar. O documento já citado informa: «em outros lugares tem os concelhos a obrigação de mandarem alar os barcos, e o direito de receber o prémio»⁷.

⁴ OLIVEIRA, José Manuel Pereira de – *O Douro e as Navegações*. «Studium Generale». Porto. Vol. 8 (1960), p. 153.

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

E quais os notáveis desde antigas eras, envolvidos no processo? Além de próceres, haverá indivíduos do Terceiro Estado, por exemplo, lavradores de casas abastadas? Sobre os lucros destes últimos incidia algum imposto?

Para mais, pessoas, casas e famílias havia, no século XIX, que possuíam o direito de alagem, mesmo sem terem quaisquer terras ou propriedades junto do caudal do Douro, em lugares onde se procedia aos reboques. O que é que sabemos sobre a origem de tal situação? Pelos vistos, na sua origem, estavam:

- compras sujeitas a sisa;
- património eclesiástico para ordens sacras;
- herança;
- arrematação judicial em hasta pública;
- aforamento feito pelas Câmaras dos lugares a quem se pagava o foro.

O Governo explica que todas estas entidades, pessoas e seus familiares estavam compelidos a ter nessas zonas os seus criados e caseiros, bem como juntas de bois próprias para realizarem a alagem, nas alturas convenientes, trabalho de que percebiam determinado pagamento, acordado com o arrais⁸.

Por outro lado, gostaria de descobrir monumentos relativos à natureza de tais compras, ao teor da sisa que pagavam. O mesmo se pode dizer em relação aos testamentos que transmitiam herança sobre as alagens e aos papéis da sua arrematação judicial em hasta pública, bem como, às folhas de aforamento realizadas pelos municípios e natureza dos foros que do mesmo aforamento decorriam. Perpassando os velhos cartórios do património eclesiástico existente na zona, do mesmo modo, sacaremos informações acerca do assunto que nos preocupa.

Quanto às alagens em terras de cultura na margem do rio, os proprietários impediam o acesso ao rio de indivíduos estranhos⁹. Em contrapartida, criados e bois estavam alerta no tempo dos aladouros. O pagamento resultava de um acordo estabelecido entre eles e os barqueiros.

Outra questão que se pode pôr é a de saber, em face do exposto, se as alagens na sua origem significavam, como então se dizia no Parlamento, uma «prepotência»¹⁰ ou se, pelo contrário, tinham sido fruto da necessidade. Também havia quem dissesse que estorvavam a navegação. Vozes proclamavam que os preços praticados se pautavam pela exorbitância¹¹.

Por sua vez, os arrais, conforme o lugar ou a pessoa, logravam obter alagens gratuitas, ajustando as demais por preços não especulativos. O que subjazia aos

⁸ Ver o artigo citado na nota 1.

⁹ Ver documento citado na nota 4.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem.

tratos graciosos? E, nos casos normais, qual o benefício dos aladores, cujas juntas de bois ficavam sujeitas, por vezes, a perigos graves? Como resulta do relato atrás mencionado, vulgares eram tais perigos em certas épocas do ano.

Tanto quanto o Ministro do Reino averiguou, estas objecções não primavam pela segurança. Todavia deve verificar-se se a verdade estava do lado dos deputados e seus informadores locais ou das autoridades com quem o Governo se correspondia porque julgava boas as suas fontes, ainda que aguardasse mais notícias, já pedidas. O Governo, através do Ministro do Reino, entendia, vinque-se bem, que apenas pesava à «navegação o exclusivo de pessoas ou famílias obrigadas à alagem». Isto porque a concorrência poderia fazer baixar o preço do serviço e torná-lo mais rápido¹². Mas o caso contrário não era também impossível em qualquer das situações. Quem teria razão?

Como amostra, aqui deixamos esta série de questões sobre a vida do grande rio, não sem afirmar que documentos existentes no Arquivo da Assembleia da República ajudam a esclarecer estas e outras problemáticas.

¹² Ibidem.

